POLYTECH TOURS

somme
LE CONSEIL GÉNÉRAL

Etude de la faisabilité d'un syndicat mixte de transport SRU sur le territoire de la Somme



Avril-Juillet

2010

BOSCHET Florian, DELAVAULT Antoine, JARNIER Annaëlle, LIU Yanling, POLLET Benjamin

REMERCIEMENTS

Nous souhaitons adresser nos remerciements à toutes les personnes qui nous ont aidés durant ces trois mois de stage, et plus précisément à :

- Hervé BAPTISTE, Maître de conférences à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, notre tuteur,

Toute l'équipe du service Transport du Conseil Général et en particulier à :

- Pascal JACQUET, Chef du service Transport
- Coraline BRABANDER, Chef de projet Transports Interurbains,

à qui nous devons toute la qualité formatrice de ce stage, de part leur disponibilité et leurs conseils.

L'ensemble des agents des services techniques du Conseil Général et plus particulièrement :

- Gérard BORDE, Directeur Général des Services
- Jean-Christophe FAVERAUX, Mission Communication Interne

L'ensemble des élus du Conseil Général et plus particulièrement :

- Christian MANABLE, élu du canton de Villers-Bocage et Président du Conseil Général
- Pierre LINEATE, élu du canton de Canton de Péronne
- Paul PILOT, élu du canton de Nesle
- Jacques PECQUERY, élu du canton de Gamache
- Jean-Pierre TETU, élu du canton d'Amiens Sud-Ouest
- Brigitte LHOMME, élue du canton de Noye

Les agents de la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole :

- Julien COVET, Chargé d'études Plan de Déplacements Urbains
- Marie-Laure CHEVALIER, du service Déplacement
- Rose MORELLEC, Chargée d'études Ecomobilité
- Fabrice LEBOURGEOIS, Chef du service Transport

Les agents du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise :

- Véronique PICARD, Directeur Administratif et Financier
- Vincent BUI, Directeur Technique

Les agents du Conseil Régional de Picardie :

- Philippe PINOLI, Chargé de mission TER
- Augustin FERTE, Directeur Adjoint des Transports Régionaux

Les agents de la Communauté de Communes de l'Abbevillois :

- Brigitte LEVASTRE, Directrice Générale des Services de la Communauté de communes de l'Abbevillois
- Hervé GOURLAIN, Vice Président Transports de la Communauté de communes de l'Abbevillois
- Marie LADONNE, chargée de mission Mobilité et Transports pour le Pays des Trois Vallées

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS 2
SOMMAIRE 3
LEXIQUE DES ABREVIATIONS 8
INTRODUCTION 11

PARTIE I : LA COOPERATION ENTRE AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT (AOT) 12

I/ LA COOPERATION CONTRACTUELLE 13
II/ L'ASSOCIATION 13
III/ LE GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC (GIP) 14
IV/ LE SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT DE DROIT COMMUN (NON SRU) 14
V/ LE SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU 15

PARTIE II : LE CADRE REGLEMENTAIRE D'UN SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU 17

I/ LE CADRE JURIDIQUE 18
II/ OBJET DU SYNDICAT MIXTE 19
A. Les compétences obligatoires du syndicat mixte de transport 19
B. Les compétences facultatives du syndicat mixte de transport 19
C. Le périmètre du syndicat mixte de transport 19
III/ ADMINISTRATION DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT 20
A. Les statuts 20
B. Le siège 20
C. Les différents organes 21
1/ Le comité syndical 21
2/ Le bureau 21
3/ Président et vice-présidents 22
D. Transformations et dissolution du syndicat mixte 22
IV/ FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT 23
A. Modalités d'exercice de compétence 23
B. Moyens matériels et humains du syndicat mixte 24
C. Moyens financiers du syndicat mixte 24
1/ Contribution financière des membres 24
2/ Le Versement Transport Additionnel (VTA) 24
3/ Les autres sources de financement possibles 27

PARTIE III : LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU EXISTANT ACTUELLEMENT EN FRANCE 28

I / LE CONTEXTE DE CREATION DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU 30
A. L'existence éventuelle d'une structure préexistante au syndicat mixte 30
1/ Les Syndicats Mixtes de Transport issus d'une structure préexistante 31
2/ Les Syndicats Mixtes de transport créés ex nihilo 31
B. Les motivations des porteurs de projets 32
II/ LA STRUCTURE DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU 34
A. La composition des Syndicats Mixtes de Transport SRU actuels 35
1/ Les AOT membres des syndicats mixtes 35
2/ Des AOT libres d'adhérer aux syndicats mixtes 36
3/ Les AOT non urbaines 36

B. Les périmètres de compétence des Syndicats Mixtes de Transport SRU 37
1/ Les syndicats de périmètre départemental 38
2/ Les syndicats de périmètre régional 38
3/ Les autres périmètres 39
C. Les organes des Syndicats Mixtes de Transport de type SRU 44
1/ La répartition en Comité Syndical 44
2/ Les comités techniques 46
D. Les équipes techniques et les moyens logistiques mis en œuvre dans les Syndicats Mixtes de Transport SRU 46
E. Les partenaires des Syndicats Mixtes de Transport SRU 48
III/ LE FINANCEMENT ET LE BUDGET DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU 50
A. Le Versement Transport Additionnel 50
1/ L'instauration du VTA dans certains Syndicats Mixtes 50
2/ La part du VTA dans les ressources internes des Syndicats Mixtes 51
3/ Les caractéristiques des VTA mis en place 51
B. Les contributions financières des membres des Syndicats Mixtes 52
C. Les autres financements perçus par les Syndicats Mixtes 55
D. Les budgets des différents Syndicats Mixtes 56
1/ Un budget de fonctionnement prépondérant 56
2/ Des recettes issues essentiellement des contributions des membres ou du Versement Transport Additionnel 57
3/ Détail des budgets des différents syndicats mixtes 57
IV/ LES ACTIONS MISES EN PLACE PAR LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT SRU 60
A. Les réseaux existants ou mis en place sur le territoire des Syndicats Mixtes 60
B. Les systèmes mis en place ou subventionnés par les Syndicats Mixtes dans le cadre des compétences obligatoires 62
1/ Coordination des services de transport 62
2/ Information multimodale des usagers 62
3/ Intégration tarifaire entre réseaux par la billettique et la tarification 64
C. Les systèmes mis en place ou subventionnés par les Syndicats Mixtes dans le cadre des compétences facultatives 69
1/ Les réseaux de transport mis en place par les syndicats mixtes 70
2/ Les systèmes de covoiturage 71
3/ Opérations liées à l'usage du vélo 71
4/ Compétences complémentaires 71
V/ INFLUENCE DE LA CREATION DE SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU SUR LES TERRITOIRES CONCERNES. 72

PARTIE IV : PRESENTATION DU CONTEXTE LOCAL 73

I/ LE CONSEIL REGIONAL 74
A. Généralités 74
B. Le réseau TER 74
C. Les tarifs pour les abonnements TER 76
D. Lignes routières d'intérêt régional 78
E. Projets en cours de réflexion 78
II/ LE CONSEIL GENERAL 79
A. Quelques chiffres 79
B. Etat des lieux du réseau actuel 79

1/ Le réseau 79
2/ La tarification 80
3/ La promotion 81
C. Les perspectives d'évolution 82
1/ Les actions envisageables pour augmenter la fréquentation du réseau 82
2/ Les actions envisageables pour diminuer les coûts d'exploitation du réseau 84
III/ LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE 85
A. Le réseau de bus d'Amiens Métropole – AMETIS 85
1/ Présentation de l'exploitant 85
2/ Financement du réseau de Bus 86
3/ Les lignes du réseau Ametis 86
4/ Tarifs 88
5/ Transport à la demande (TAD) 90
B. Piéto + ... 91
C. Transport Adapté d'Amiens Métropole (TAAM) 92
D. Vélam 93
1/ Présentation 93
2/ Tarifs 93
3/ Plan du réseau 94
4/ Buscyclette – Association Vélo Service 94
E. Problèmes du réseau et évolution 95
1/ Réseau Ametis 95
2/ Intermodalité 98
IV/ COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS 99
A. Présentation de l'exploitant 100
B. le réseau baag 100
1/ Plan du réseau 100
2/ Tarifs 102
C. le transport à la demande (TAD) 103
D. le Service EVASION pour les Personnes à Mobilité Réduite 104
E. Une gare multimodale 104
F. Covoiturage 106
V/ LES DIFFERENTES ASSOCIATIONS POSSIBLES D'AOT POUR CREER UN SMT 106
A. L'association Région/Département 106
B. L'association Région/Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole 108
C. L'association Région/Communauté de Communes de l'Abbevillois 109
D. L'association Département/Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole 109
E. L'association Département/Communauté de Communes de l'Abbevillois 110
F. L'association Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole/Communauté de Communes de l'Abbevillois 111
G. L'association Région/Département/Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole . 112
H. L'association Région/Département/Communauté de Communes de l'Abbevillois 112
I. L'association Région/Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole/Communauté de Communes de l'Abbevillois 113
J. L'association Département/Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole/Communauté de Communes de l'Abbevillois 113

K. L'association Région/Département/Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole/Communauté de Communes de l'Abbevillois *113*
L. Synthèse *114*
VI/ UN SYNDICAT MIXTE BI-DEPARTEMENTAL, VOIR REGIONAL 116
A. Un syndicat mixte bi-départemental *116*
B. Un syndicat mixte régional *117*
PARTIE V : LES BASES D'UN SYNDICAT MIXTE SRU EN SOMME 120
I/ QUELLES BASES POUR UN TEL SYNDICAT MIXTE ? 121
A. Quel mode de gouvernance ? *121*
B. Les moyens financiers *123*
1/ Le VTA à l'échelle du Département 123
2/ Les scénarios 126
C. Notre choix des bases d'un syndicat mixte départemental *127*
II/ PRESENTATION DES PROJETS POUVANT ETRE MIS EN PLACE PAR LE SYNDICAT MIXTE 130
A. PROJET 1 – La centrale de mobilité *131*
1/ La centrale de mobilité : un nouveau service en faveur des transports alternatifs 131
2/ État des lieux dans le département de la Somme et en région picarde 132
3/ Les questions à se poser 132
4/ Application dans la Somme 133
B. FICHE ACTION CENTRALE DE MOBILITE *135*
1/ Définition 135
2/ Quel scénario pour la mise en place d'une centrale de mobilité à l'échelle de la Somme ? 135
3/ Les critères retenus pour évaluer les différentes étapes 136
C. Projet 2 - Les parcs relais *137*
1/ Définition 137
2/ Etat des lieux dans le département de la Somme 137
3/ Les Questions à se poser 138
4/ Application dans la Somme 139
D. FICHE ACTION – LES PARCS RELAIS *141*
1/ Définition 141
2/ Application dans la Somme 141
3/ Présentation des scénarios 141
4/ Critères retenus pour évaluer ces scénarios 142
E. Projet 3 - Billettique et tarification intermodale *143*
1/ Etat des lieux 143
2/ Quelles actions et quels moyens en faveur d'une meilleure coordination billettique et tarifaire ? 145
3/ Les différents scénarios envisageables 149
4/ Scénarios retenus 156
5/ Préconisations 156
F. FICHE ACTION - BILLETTIQUE ET TARIFICATION INTERMODALE *157*
1/ Présentation des scénarios 157
2/ Les critères retenus pour évaluer les scénarios 158
G. Projet 4 – Les systemes de Covoiturage *159*
1/ Un contexte propice au développement du covoiturage 159

2/ Les points essentiels à traiter afin d'inciter à la pratique du covoiturage 160
3/ Coûts et financements 167
H. Fiche action - Covoiturage 168
1/ Présentation des scénarios : les systèmes de covoiturage choisis 168
2/ Les critères retenus pour évaluer les scénarios 169
I. Projet 5 - Approche globale de l'autopartage 170
1/ Définition 170
2/ But de l'autopartage 170
3/ Quels services ? 170
4/ Etat des lieux 171
5/ Application dans la Somme 172
J. Fiche action – L'autopartage 175
1/ Définition 175
2/ Quel scénario pour la mise en place d'un système d'autopartage à l'échelle de la Somme ? 175
3/ Les critères retenus pour évaluer les étapes du scénario 176
K. Projet 6 - LE VELO 177
1/ Comment encourager l'utilisation du vélo ? 177
2/ Ce qu'il ne faut pas oublier 185
L. FICHE ACTION - VELO 187
1/ Présentation des scénarios 187
2/ Les critères retenus pour évaluer les scénarios 188
CONCLUSION 189
BIBLIOGRAPHIE 190
TABLE DES ANNEXES 195
ANNEXE 01 – EXTRAITS DE LOI 196
ANNEXE 02 – VT DES AOT PICARDES 205
ANNEXE 03 – STATUTS SYMOD (CHARENTE-MARITIME) 207
ANNEXE 04 – STATUTS SMTSN (NANCY) 217
ANNEXE 05 – STATUTS SMITAM (LE MANS) 224
ANNEXE 06 – STATUTS SMTCH (HERAULT) 226
ANNEXE 07 – SYMITAM (ALPES-MARITIMES) 234
ANNEXE 08 – SMTCO (OISE) 240
ANNEXE 09 – STATUTS SMT BOUCHES-DU-RHONE 247
ANNEXE 10 – STATUTS SMIRT (NORD-PAS DE CALAIS) 252
ANNEXE 11 – STATUTS FIL VERT (HAUTES-PYRENEES) 262
ANNEXE 12 – COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL POITOU-CHARENTES : FINANCEMENT SYMOD (CHARENTE-MARITIME) 268
ANNEXE 13 – LOI ACCESSIBILITE 2005 (TRANSPORT) 270
ANNEXE 14 – QUELQUES DONNEES SUR LE COUT D'UN TAD 272
ANNEXE 15 – LISTE DES COMMUNES DE LA SOMME ASSUJETTIES AU VTA 273
ANNEXE 16 – LISTE DES COMMUNES DE LA SOMME CLASSEES PAR CANTON ASSUJETTIES AU VTA 274
ANNEXE 17 – STATUTS SYMSOM – SYNDICAT POUR LA MOBILITE DANS LA SOMME 276
ANNEXE 18 – ANNEXES LA FICHE ACTION VELO 282

LEXIQUE DES ABREVIATIONS

- ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- AOT : Autorité Organisatrice de Transport
- AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain
- CA : Communauté d'Agglomération
- CC : Communauté de Communes
- CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
- CG : Conseil Général
- CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales
- CR : Conseil Régional
- CU : Communauté Urbaine
- DIRMED : Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée
- EPIC : Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
- FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
- GART : Groupement des Autorités Responsable des Transports
- LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- PREDIM : Plateforme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale
- PTU : Périmètre de Transport Urbain
- RTCR : Régie des Transports Communautaires Rochelais
- RTM : Régie des Transports de Marseille
- SAN : Syndicat d'Agglomération Nouvelle
- SEM : Société d'Economie Mixte
- SETRAM : Société des Transports en Commun de l'Agglomération Mancelle
- SIM : Système d'Information Multimodale
- SISMO : Système Intégré de services à la mobilité
- SITAC : Syndicat Intercommunal pour les Transports urbains du Calaisis
- SITP : Syndicat Intercommunal des Transports Publics
- SITU : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains
- SITUBMP : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Bassin Minier de Provence
- SITURV : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Valenciennes
- SIV : Système d'Information Voyageur
- SIVU : Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
- SM : Syndicat Mixte
- SMCTCM : Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime (ancien SYMOD)
- SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (du Nord-Pas-de-Calais)

- SMITAM : Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle
- SMITEEB : Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang de Berre
- SMT : Syndicat Mixte de Transport
- SMT SRU : Syndicat Mixte de Transport de type SRU
- SMTCH : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault
- SMTCO : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- SMTS : Syndicat Mixte des Transports en commun Suburbains (de la région de Nancy)
- SMVS : Syndicat Mixte Val de Sambre
- SODETRHE : Société Départementale des Transports de l'Hérault
- SPTA : Synergihp Picardie Transport Adapté
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbains (Loi du 13 décembre 2000)
- STAR : Société des Transports d'Arles
- STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France
- SYMITAM : Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes
- SYMOD : Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (Charente-Maritime)
- SYTRAL : Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
- TAD : Transport à la Demande
- TAAM : Transport Adapté d'Amiens Métropole
- TAM : Transports de l'Agglomération de Montpellier
- TCL : Transports en Commun de Lyon
- TCRB : Transports en Commun de la Région de Boulogne sur Mer
- TER : Train Express Régional
- VT : Versement Transport
- VTA : Versement Transport Additionnel

INTRODUCTION

Avec 782 communes dont 763 ont moins de 3000 habitants, le département de la Somme est un territoire à dominante rurale : 91 habitants au km². Le maillage de ce type de territoire par les réseaux de transport est complexe. En effet, la viabilité économique des différents services de transport dépend du potentiel des usagers susceptibles d'utiliser ces services et donc des densités de population des zones concernées.

Les problématiques actuelles de développement durable incitent les collectivités territoriales à s'intéresser davantage aux enjeux liés au transport. Ces collectivités entreprennent donc des actions, afin d'améliorer l'offre de transport alternative à l'utilisation de la voiture particulière envers leurs administrés, essayant ainsi de répondre aux questions d'environnement et d'équité sociale concernant la mobilité.

Face à ces bonnes volontés, le cloisonnement des compétences gêne l'amélioration des services de transports proposés à l'échelle de la Somme. A l'heure actuelle, les quatre autorités organisatrices de transports du département que sont la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, la Communauté de communes de l'Abbevillois, le Conseil Général ainsi que le Conseil Régional mènent parfois des projets semblables mais de façon non conjointe ; les contacts entre ces différentes structures étant plutôt faibles même si des formes de collaborations existent. Ceci peut s'expliquer par les difficultés rencontrées par certaines de ces autorités avec leur propre réseau de transport.

Si le manque de coopération des autorités organisatrices de transports est dommageable d'un point de vue économique pour ces dernières, empêchant la mutualisation de certains coûts liés à des réalisations analogues, elle l'est plus encore pour les usagers. En effet, de nombreux besoins de déplacements ne peuvent êtres couverts intégralement par un unique réseau de transport mais seulement par deux d'entre eux voire plus. Pour faciliter ce type de déplacements, des actions doivent émerger pour favoriser une intermodalité optimale pour les usagers.

Pour répondre à ces enjeux, des collectivités se sont regroupées en syndicats mixtes de type SRU. Cette nouvelle structure de coopération, instituée par la loi SRU du 13 décembre 2000, a pour but de mieux coordonner les différents services de transport présents sur un même territoire. En 2010, dix syndicats mixtes SRU officient en France et essayent d'améliorer l'offre de mobilité proposée sur ces territoires.

La problématique de cette étude est donc de discuter de la pertinence d'une telle association sur le département de la Somme ainsi que des conditions de sa mise en œuvre.

Pour répondre à cette problématique, l'étude va d'abord analyser l'aspect juridique de ce type de structure. Un benchmark des syndicats mixtes de type SRU existants sera ensuite réalisé pour permettre une connaissance plus approfondie des possibilités offertes par ces structures. Avant de mettre en œuvre ce cadre dans le département de la Somme, une analyse des différentes autorités organisatrices de transport du département sera établie. Il sera alors temps d'appliquer ces enseignements sur le territoire samarien en proposant plusieurs scénarios de mise en place d'un tel syndicat. Enfin, une présentation des autres structures permettant aux AOT de coopérer sera exposée.

PARTIE I : LA COOPERATION ENTRE AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT (AOT)

Dans cette première partie, nous allons dresser une liste des différents types de coopération entre AOT possibles. Avant de voir plus en détail la coopération sur le plan juridique la plus récente, à savoir le syndicat mixte SRU (créé par la loi SRU, Solidarité de Renouvellement Urbain, en 2000), il est intéressant de rappeler que de la volonté ou la nécessité d'atteindre des objectifs communs naît une coopération. A chaque objectif, en prenant également en compte le contexte politique et économique local, il existe une forme de coopération adaptée. Notons que les informations présentées dans cette partie sont issues du rapport du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) intitulé « La Coopération entre Autorités Organisatrices de Transport ».

I/ LA COOPERATION CONTRACTUELLE

La contractualisation est la voie la plus simple dans la coopération entre AOT. Elle répond à des situations particulières, avec des conditions choisies en commun avec tous les signataires. Ces derniers se mettent donc d'accord sur les engagements nécessaires à prendre afin de lever les obstacles qui leur font face. La convention est le document juridique référent le plus couramment utilisé.

Le tableau ci-dessous présente les avantages et les inconvénients de la coopération contractuelle :

Avantages	Inconvénients
- Les termes sont choisis et discutés avant d'être fixés par l'accord signé - La convention permet une certaine rapidité dans l'avancement d'un projet - Cette solution évite de créer une structure propre, ce qui permet de gagner encore plus de temps	- L'absence de structure peut s'avérer contre-productive s'il n'y a pas de réunions et de coordination entre les signataires - Il faut que les rapports de force soient équilibrés pour que l'accord soit gagnant-gagnant

La coopération contractuelle est un outil simple et utile qui facilite la collaboration entre les signataires. Mais elle n'est pas à l'abri de « vides juridiques », il faut donc l'utiliser à bon escient.

II/ L'ASSOCIATION

Régi par la loi de 1901, l'association est la structure la plus simple à mettre en place. Très souple, elle est régie par les statuts rédigés en accord avec les membres, qui fixent les objectifs de l'association. Les collectivités peuvent créer une telle structure, en s'assurant qu'au moins une de leur compétence est traduite dans les objectifs de l'association. De plus, ces objectifs sont libres, à condition qu'ils n'engendrent pas des bénéfices tirés de l'exercice financier de l'association.

Le tableau ci-dessous présente les avantages et les inconvénients de l'association :

Avantages	Inconvénients
- Structure souple - L'association permet de donner une existence juridique pour certains services susceptibles de recevoir des subventions de différentes sources - Coopération plus aisée entre acteurs privés et acteurs publics	- Il existe un certain flou juridique lorsqu'une collectivité devient membre d'une association : le droit privé (qui régi l'association) et le droit public se mélangent.

L'association est un outil facile à mettre en œuvre mais qui ne convient pas pour les projets lourds, à cause du risque d'oubli de certaines règles, notamment en droit public.

III/ LE GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC (GIP)

Selon René Chapus[1], le GIP est *« une institution publique spécialisée, crée par convention, approuvée par arrêté ministériel, destiné à servir de cadre (pendant une période de temps limitée) à la coopération – ou mieux au « partenariat » - entre personnes publiques et privées et cela dans les matières les plus diverses »*.

Le but du GIP est de coordonner des acteurs sur des thèmes précis qui servent l'intérêt général. Il est doté d'une autonomie financière et juridique, et se constitue pour une durée limitée.

Le tableau ci-dessous présente les avantages et les inconvénients du GIP :

Avantages	Inconvénients
- Le GIP fixe un cadre pour la coopération entre acteurs publics, avec une souplesse nécessaire pour la coopération avec des acteurs privés - Il est régi par le droit public, à l'inverse de l'association	- Manque de réactivité à cause du contrôle exercé : structure plus lourde que l'association - Le champ d'action et la capacité financière du GIP sont limités

Les GIP sont assez rare dans le domaine des transports, signe qu'ils ne sont que rarement adaptés aux projets menés.

IV/ LE SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT DE DROIT COMMUN (NON SRU)

Un syndicat mixte de transport de droit commun rassemble des AOT qui délèguent une partie de leur compétence. Un syndicat mixte est dit « ouvert » s'il associe tout type de collectivité, groupements de collectivités et autres personnes publiques ; il est dit « fermé » s'il n'associe que des communes et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Ce sont des statuts définis en accord avec les membres qui fixent les objectifs du syndicat mixte. Son périmètre est restreint au Périmètre de Transports Urbains (PTU), ce qui fait du syndicat mixte une AOTU (Autorité Organisatrice de Transports Urbains).

[1] Enseignant en droit français, spécialisé en droit public

Le tableau ci-dessous présente les avantages et les inconvénients du syndicat mixte :

Avantages	Inconvénients
- Le syndicat mixte est plus souple qu'un GIP car ses objectifs sont fixés par les statuts définis en accord avec les membres - Homogénéisation du réseau sur le périmètre du syndicat - Le transfert de compétence donne plus de cohérence au syndicat - Le syndicat mixte peut lever d'importantes sommes si les membres le souhaitent	- Il faut être attentif lors de la rédaction des statuts afin de ne pas léser un membre - Le syndicat mixte est un acteur supplémentaire, ce qui peut ralentir la prise de décisions dans un projet

Le syndicat mixte est un outil adapté aux projets de transport mais qui doit être utilisé à bon escient afin de ne pas compliquer la situation.

V/ LE SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU

Il existe un dernier outil de coopération sur le plan juridique entre autorités organisatrices de transports, le syndicat mixte SRU. Il s'agit de l'outil le plus récent, créé spécialement afin d'améliorer la coopération entre toute AOT d'un territoire.

Le tableau ci-dessous présente les principales différences entre un syndicat mixte de transport de droit commun et un syndicat mixte SRU :

Dénomination	SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT DE DROIT COMMUN	SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU
Nature juridique	AOTU	Regroupement d'AOT
Régime juridique	Articles L.5711-1 et L.5721-2 et suivants du CGCT	Articles L.5721-2 et suivants du CGCT (auxquels renvoie l'article 111 de la loi SRU)
Particularités	Peut être ouvert (associant tout type de collectivité, groupements de collectivité et autres personnes publiques) ou fermé (associant exclusivement des communes et des EPCI)	A pour objet de favoriser la coopération entre autorités organisatrices (AO) urbaines ou non
Périmètre	Périmètre de transports urbains (PTU)	Peut regrouper plusieurs PTU et peut recouvrir le périmètre départemental ou régional
Compétences	Organiser le transport public urbain en lieu et place de ses membres	Compétences obligatoires et facultatives
Ressources financières	Peut percevoir le versement transport (VT) sur son périmètre dans les conditions des articles L. 2333-64 et suivants du CGCT	Peut percevoir un VT additionnel (VTA)

Source: site internet du Sénat

Avant de présenter plus en détail cet outil, avec son application dans la Somme, rappelons que des besoins nécessaires naissent un type de coopération. Il est donc majeur de définir correctement ces besoins puis d'en tirer les objectifs qui fixeront la base de la coopération entre les AOT.

PARTIE II : LE CADRE REGLEMENTAIRE D'UN SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU

Dans cette première partie de notre rapport, nous allons présenter le cadre réglementaire régissant un syndicat mixte de transport SRU. Les données collectées sont, dans leur majorité, issues de l'ouvrage *La création et le fonctionnement d'un syndicat mixte de transport*, écrit par Nathalie VINCI.

I/ LE CADRE JURIDIQUE

Notons dès maintenant que jusqu'à la fin du rapport, les textes de lois cités seront présentés en annexe 1.

L'article 30-1 de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), introduit par l'article 111 de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) en 2000, pose le fondement du nouveau syndicat mixte de transport, appelé « syndicat mixte SRU » : *« Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs AOT peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés. ».*

Le syndicat mixte SRU est régi, en tant que syndicat mixte dit « ouvert »[1], par les articles L.5721-2 et suivants du CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales) : *« Un syndicat mixte peut être constitué par accord entre des institutions d'utilité commune interrégionales, des régions, des ententes ou des institutions interdépartementales, des départements, des établissements publics de coopération intercommunale, des communes, des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5711-4, des chambres de commerce et d'industrie, d'agriculture, de métiers et d'autres établissements publics, en vue d'œuvres ou de services présentant une utilité pour chacune de ces personnes morales. »*

Une restriction est cependant apportée par rapport aux syndicats mixtes ouverts « classiques »[1] car ne peuvent adhérer à un syndicat mixte SRU que des AOT (Autorités Organisatrices de Transport), qui sont les communes ou les groupements de communes compétents en matière de transports urbains, le Conseil Général (CG) et le Conseil Régional (CR).

De plus, une commune ayant déjà adhéré à un EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) compétent en matière de transports urbains ne peut adhérer isolément au syndicat mixte de transport. La décision d'adhésion relève de la seule responsabilité de l'AOT de l'EPCI.

Depuis le 11 mai 2010, l'article 18 de la loi Grenelle 2 autorise l'adhésion d'un syndicat mixte non SRU regroupant des AOT à un syndicat mixte SRU.

Enfin, la création du syndicat mixte est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département siège du syndicat.

[1] Un tableau récapitulant les différents types de syndicat est présenté en annexe 1

II/ OBJET DU SYNDICAT MIXTE

A. LES COMPETENCES OBLIGATOIRES DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT

Conformément à l'article 30-1 de la LOTI, un syndicat mixte SRU doit prendre en charge obligatoirement les compétences relatives à :

- la coordination des services organisés par les AOT membres
- la mise en place d'un système d'information des usagers
- la recherche de la mise en place d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

Ces compétences obligatoires ont pour objectif d'inciter les usagers à utiliser les transports collectifs, en permettant une meilleure intermodalité. L'avantage principal issu de ces compétences est la mise en commun de moyens ou de dispositifs d'études sans véritable dépossession des prérogatives de ses membres.

B. LES COMPETENCES FACULTATIVES DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT

Les compétences optionnelles pouvant être prises en charge par un syndicat mixte SRU sont de deux types :

- Organisation de services publics réguliers ou de services à la demande
- Réalisation et gestion d'équipements et d'infrastructures de transport

Le syndicat mixte a donc la possibilité d'agir en tant qu'AOT si les statuts le définissant l'y autorisent. Il reste cependant soumis aux modalités habituelles de mise en concurrence applicables en matière de délégation de services publics ou de marchés publics. Le syndicat mixte peut également être utilisé pour la réalisation et la gestion de pôles d'échanges entre réseaux de transport et la création et la gestion d'infrastructures de transport en site propre (tram-train,...), c'est-à-dire agir en tant que maître d'ouvrage.

C. LE PERIMETRE DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT

Selon l'article 30-1 de la LOTI, le périmètre du syndicat mixte de transport est défini d'un commun accord entre les AOT.

Cette disposition doit être combinée avec les règles relatives à l'adhésion de communes membres d'EPCI compétents en matière de transport, vues précédemment. Ainsi, la circulaire du 23 août 2002 précise que : *« [...] une commune ayant adhéré à un [EPCI] compétent en matière de transports urbains ne peut adhérer isolément au [syndicat mixte SRU]. L' [EPCI] dont la commune est membre adhère alors au syndicat pour l'ensemble de son périmètre. En revanche, le périmètre d'exercice des compétences du syndicat mixte délimité en accord avec ses membres peut ne concerner qu'une partie de l'[EPCI]. »*

Ainsi, ce périmètre de compétences défini dans les statuts du syndicat mixte SRU ne regroupe pas forcément l'ensemble des périmètres de compétences transport des AOT membres du syndicat et

ne peut donc les couvrir que partiellement. Ces dernières peuvent déterminer de manière totalement libre le périmètre de compétence de leur choix.

Il convient de préciser que le périmètre doit prendre en compte les dispositions particulières fixées à l'article L.5722-7 du CGCT pour l'institution du versement transport additionnel (VTA), que nous expliquerons par la suite.

Ainsi, dans la pratique, trois périmètres sont possibles : celui du syndicat (appelé périmètre institutionnel, qui regroupe les périmètres des AOT), celui de l'exercice de ses compétences (défini dans les statuts) et celui du versement transport additionnel (VTA), inclus dans ce dernier.

III/ ADMINISTRATION DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT

A. LES STATUTS

Pour les syndicats mixtes ouverts dont font partie les syndicats mixtes de transport, le fonctionnement est déterminé par les statuts, ce qui présente à la fois l'intérêt de permettre la mise en place d'un outil adapté au projet envisagé et à la fois le risque de ne pas utiliser au mieux les possibilités statutaires, compte tenu de l'imprécision ou de l'absence des textes sur certains points précis.

➢ **Contenu des statuts :**

- La liste des membres adhérents
- Le champ d'action territorial
- L'objet et attributions du syndicat
- Le siège proposé
- La durée du syndicat
- L'engagement de principe des membres adhérents de consacrer des ressources suffisantes aux œuvres ou services d'intérêt commun
- Le principe de répartition des dépenses entre les membres
- Le mode de représentation des membres au sein du comité syndical

➢ **Le règlement intérieur :**

Le règlement intérieur est un document complémentaire aux statuts. Il doit se contenter d'apporter des détails à certains statuts, mais ne doit en aucun cas introduire de nouvelles dispositions distinctes de celles précisées dans les statuts.

B. LE SIEGE

Le lieu du siège du syndicat mixte est laissé à l'appréciation des AOT membres. Il peut très bien se situer hors du périmètre du syndicat, mais il est déterminé le plus souvent en privilégiant une position centrale dans le champ d'action du syndicat comme une commune importante, bien

desservie ou l'hôtel du département. Il peut également s'agir de critères plus symboliques compte tenu de l'objet du syndicat et donc de l'importance de sa localisation.

Les statuts les plus élaborés distinguent :

- Le siège du syndicat
- Le lieu d'installation des services administratifs
- Le lieu de réunion des organes du syndicat mixte

Pour les syndicats mixtes SRU, les lieux de réunion sont choisis librement, mais ils doivent se situer dans une commune membre du périmètre du syndicat.

C. LES DIFFERENTS ORGANES

1/ Le comité syndical

Le comité syndical est l'organe délibérant, il est appelé à assurer l'administration du syndicat mixte et est composé des représentants des diverses personnes morales membres. Pour les syndicats mixtes SRU, toute liberté est laissée aux futurs membres adhérents pour déterminer la composition de cette assemblée délibérante dans les statuts. Cependant, la représentation de chaque adhérent est fixée à 2 par le CGCT (art. L.5212-7), sauf dispositions contraires prévues par la décision institutive (L.5212-6). Il est donc possible de fixer proportionnellement à l'importance de la population des communes, des ressources fiscales des membres, de leur participation financière ou de tout autre critère, le nombre de représentants par AOT.

L'article 111 de la SRU précise qu'il est possible d'instaurer un comité dit *« des partenaires du transport public »*. Le plus souvent, ce dernier est appelé à siéger en même temps que le comité, et à se prononcer sur l'ensemble des questions inscrites à l'ordre du jour (l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport, le service d'information multimodale à l'intention des usagers,...). Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs, des associations d'usagers des transports collectifs ou d'associations de personnes handicapées.

Il est souhaitable de bien faire la distinction entre les membres à voix consultative et ceux appelés à délibérer afin de permettre une prise de décision sans ambigüité.

Fonctionnement du comité : pour les syndicats mixtes ouverts, la majorité à atteindre pour garantir la validité des délibérations du comité est le plus souvent celle prévue pour les syndicats de communes, à savoir la majorité des membres physiquement présents à la séance. Mais, encore une fois, ce sont bien les statuts qui définissent le fonctionnement du comité.

2/ Le bureau

- **Les membres**

La désignation des membres du bureau est laissée à l'appréciation des statuts du syndicat mixte, tout comme son renouvellement. Il peut être utile d'assurer une nouvelle élection du bureau après chaque élection spécifique (municipale, départementale, régionale, etc.). Le comité peut par exemple choisir les membres du bureau.

Le nombre des membres du bureau est fixé librement. Cependant, le nombre de membres ne peut être inférieur à trois (un président plus deux membres).

➢ **Attributions du bureau**

Le comité délègue au bureau certains pouvoirs comme le vote du budget, du compte administratif, de la modification des statuts, etc. Le bureau se charge de régler les « affaires courantes ».

Le contenu exact est à préciser dans les statuts et ne doit pas porter atteinte aux fonctions attribuées au comité selon l'objet des délibérations.

3/ Président et vice-présidents

➢ **Désignation**

Le nombre de vice-présidents permet le plus souvent de garantir la représentation des divers adhérents et de favoriser une plus grande délégation des pouvoirs. Ce nombre est fixé librement, mais il reste souhaitable qu'il soit proportionné à l'importance du syndicat mixte, en analogie par exemple avec le nombre d'adjoints au maire suivant la taille de la commune. Il faut bien garder à l'esprit que les indemnités éventuelles reversées à ces membres constituent des dépenses à la charge du budget syndical.

Pour la désignation du président et des vice-présidents, le comité peut laisser le bureau seul compétent pour alléger certaines élections.

➢ **Attributions et délégations du président**

Le président a un rôle d'exécution important qui le rapproche du maire, à l'exception de trois points :

- Des pouvoirs généraux du Maire (principe de spécialité du syndicat mixte)
- De l'exercice de fonction en matière de pouvoir de police
- De délégations du comité au président pour le règlement de certaines affaires, contrairement à l'article L.2122-22 du CGCT qui ouvre cette possibilité au profit du Maire.

Cependant, le comité peut déléguer ses attributions au président, dès lors que l'urgence de la décision ne permet pas de la soumettre au prochain ordre du jour du bureau.

Enfin, le président peut déléguer l'exercice d'une partie de ses fonctions aux vice-présidents ou à d'autres membres du bureau ou du comité.

D. TRANSFORMATIONS ET DISSOLUTION DU SYNDICAT MIXTE

S'il est question de modification des statuts, il est préférable d'instaurer une majorité exigeante.

Les modalités d'adhésion d'un nouveau membre à un syndicat mixte ouvert gagnent à être précisées dans les statuts pour éviter le recours à une unanimité des délibérations des personnes morales membres et le risque de faire obstacle à toute évolution de la composition du syndicat.

Aussi, la transposition aux syndicats mixtes ouverts des dispositions du CGCT (L.5212-16) est-elle intéressante dans la mesure où cette procédure pose le principe d'une consultation préalable des personnes morales membres qui ont initialement décidé de s'associer, et conservent à ce titre une possibilité d'opposition à hauteur d'un tiers des assemblées délibérantes (proportion qui peut d'ailleurs être modulée pour un syndicat mixte ouvert).

Les modalités de retrait d'un syndicat mixte ouvert sont fixées aux articles L.5721-6-2 et L.5721-6-3 du CGCT. Il conviendrait toutefois de poser les principes de répartition des biens meubles et immeubles, autres actifs, ainsi que la répartition du passif en cas de retrait.

La dissolution ne peut s'envisager que dans le cadre expressément fixé par les dispositions de l'article L.5721-7 du CGCT : *« Le syndicat mixte est dissous de plein droit soit à l'expiration de la durée pour laquelle il a été institué, soit à la fin de l'opération qu'il avait pour objet de conduire. Il peut également être dissous, d'office ou à la demande des personnes morales qui le composent, par arrêté motivé du représentant de l'Etat dans le département siège du syndicat. Le décret ou l'arrêté détermine, dans le respect du droit des tiers et des dispositions de l'article L. 5211-25-1, les conditions de liquidation du syndicat.».*

Toutefois, selon les circonstances et la nature de l'objet du regroupement, et afin de prévenir des différends ultérieurs possibles, il peut être utile de prévoir les conditions de la liquidation du syndicat, au moins sur quelques grands principes (redistribution du patrimoine, répartition du personnel…).À défaut d'unanimité prévue à la fin de l'article précité, le risque est que l'acte prononçant la dissolution d'un syndicat mixte retienne des critères inadaptés de répartition du produit de la liquidation entre les membres.

IV/ FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT

A. MODALITES D'EXERCICE DE COMPETENCE

L'article 5721-5 du CGCT stipule que « *le syndicat mixte peut réaliser son objet notamment par voie d'exploitation directe ou par simple participation financière dans les sociétés ou organismes dans les mêmes conditions que les départements ou communes. Dans ce dernier cas, les modalités de cette participation sont fixées par la décision institutive ».*

Par ailleurs, le syndicat mixte SRU étant un syndicat mixte ouvert, il dispose du même panel d'outils qu'une commune ou qu'un département : il peut ainsi passer des marchés et des délégations de service public pour la réalisation de sa mission et confier, au surplus, à une personne tierce le soin d'effectuer en son nom et pour son compte des missions de maîtrise d'ouvrage public. Inversement, le syndicat mixte peut se voir confier par un tiers ou par un de ses membres une mission relevant de sa compétence. Il agira alors comme simple mandataire.

La réponse ministérielle n°35691 publiée au journal officiel le 25 juin 2001 précise à ce sujet que l'activité du syndicat mixte, par voie de mandat, doit « constituer une activité accessoire par rapport à son activité exercée à titre de transfert ».

B. MOYENS MATERIELS ET HUMAINS DU SYNDICAT MIXTE

Concernant les moyens matériels et humains, les règles édictées par le CGCT pour les structures intercommunales s'appliquent aux syndicats mixtes ouverts et donc aux syndicats mixtes SRU.

Ici, ce sont les articles L.5211-5 III et L.5721-6-1 du CGCT qui sont concernées, définissant les modalités de transfert des biens immobiliers et d'affectation des personnels au syndicat mixte créé.

Ainsi, l'article L.5211-5 III précise que *« le transfert des compétences entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert [...] ».*

C. MOYENS FINANCIERS DU SYNDICAT MIXTE

Bien que les syndicats mixtes ouverts, et donc les syndicats mixtes SRU, ne soient pas soumis, comme les syndicats mixtes fermés, à l'article L.5212-19 du CGCT, une circulaire ministérielle a recommandé de se référer aux ressources prévues à cet article.

Deux ressources financières principales sont possibles pour le syndicat mixte SRU : une contribution des membres et l'institution d'un VTA (Versement Transport Additionnel).

1/ Contribution financière des membres

Elle n'est pas obligatoire comme pour un syndicat mixte fermé, mais les statuts peuvent choisir d'instaurer une contribution prélevée annuellement sur le budget des membres du syndicat mixte.

La répartition des contributions entre les membres du syndicat est laissée à la libre volonté de ceux-ci. Il importe qu'elle soit précise compte tenu de la grande variété possible des membres en présence, de leur niveau de ressource et de leurs diverses natures juridiques.

2/ Le Versement Transport Additionnel (VTA)

En plus du versement transport « classique » (ou versement transport de droit commun), un syndicat mixte SRU peut décider l'instauration d'un versement transport dit « additionnel ».

- **Le Versement transport de droit commun**

En ce qui concerne le VT de droit commun, l'article L.2333-64 du CGCT précise que : *« En dehors de la région d'Ile-de-France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés :*

- dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 10 000 habitants ;

- ou dans le ressort d'un établissement public de coopération intercommunale compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsque la population de l'ensemble des communes membres de l'établissement atteint le seuil indiqué. »

Les données concernant les masses salariales pour calculer le VT seront fournies par l'URSSAF (Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales).

La loi de finances de 1993 pose les taux du VT « classique » à travers les critères suivants :

Périmètre de Transport Urbain	Taux plafond du VT de droit commun
Commune ou établissement public de coopération intercommunale entre 10000 et 100000 habitants	0,55% de la masse salariale concernée
Commune ou établissement public de coopération intercommunale de plus de 100000 habitants	1%
Commune ou établissement public de coopération intercommunale de plus de 100000 habitants ayant décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre (TCSP)	1,75%
Majoration : - Pour les Communautés de communes, les Communautés d'agglomération et les Communautés urbaines - Et pour les AOTU auxquelles ont adhéré une Communauté de communes, une Communauté d'agglomération ou une Communauté urbaine	+ 0,05% à ajouter aux taux ci-dessus

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

- **Le versement transport additionnel**

Le versement transport additionnel, qui a un caractère facultatif, permet de donner au syndicat mixte de transport une capacité de financement particulière pour l'exercice de ses compétences et la mise en œuvre de services d'utilité commune.

La mise en place d'un VT additionnel à ce VT de droit commun ne peut se faire que sous certaines conditions précisées par l'article L.5722-7 du CGCT :

« Le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L.2333-64 et suivants.

Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. A l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L.2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans un périmètre de transport urbain qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat. »

Les dispositions relatives au champ d'assujettissement sont celles applicables au versement transport de droit commun. Le prélèvement de la taxe est assuré par l'URSSAF de manière mensuelle ou trimestrielle, qui reverse au syndicat mixte la somme correspondante.

➢ **Modalités de calcul du VTA**

Le prélèvement d'un VTA n'est possible qu'à l'échelle de(s) l'espace(s) à dominante urbaine situé(s) dans le périmètre de compétence du syndicat mixte. D'après la définition de l'INSEE, l'espace à dominante urbaine (ou espace urbain) « est l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées[1] qui s'y rattachent. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées. Cet espace forme un ensemble connexe. Un espace urbain composé d'une seule aire urbaine est dit monopolaire ». De plus, le VTA dépend de la population englobée dans cet espace à dominante urbaine et de la présence ou non d'un PTU.

Ainsi, les règles de calcul du VTA sont les suivantes :

- **Hors du ou des PTU inclus dans l'espace à dominante urbaine :** le taux maximal du VTA est de 0,5% de la masse salariale concernée.
- **A l'intérieur du ou des PTU :**

Taux maximal du VTA = taux maximum virtuel – VT plafond de droit commun

Attention, il faut considérer le VT plafond de droit commun, et non le VT réel appliqué par les AOT.

Il faut maintenant différencier deux cas :

- Si l'espace à dominante urbaine comprend moins de 100000 habitants, le taux maximum virtuel est de 0,5%
- Si l'espace à dominante urbaine comprend plus de 100000 habitants, le taux maximum virtuel est de 1%

Le tableau ci-dessous récapitule les prélèvements maximaux de VTA possibles, sachant que, rappelons le, sont pris en compte les taux plafonds du VT.

	Hors PTU	A l'intérieur du PTU	
		>100000 habitants	<100000 habitants
Espace à dominante urbaine >100000 habitants	0.5%	Pas de VTA	1-VT plafond = 0.45%
Espace à dominante urbaine <100000 habitants	0.5%		Pas de VTA

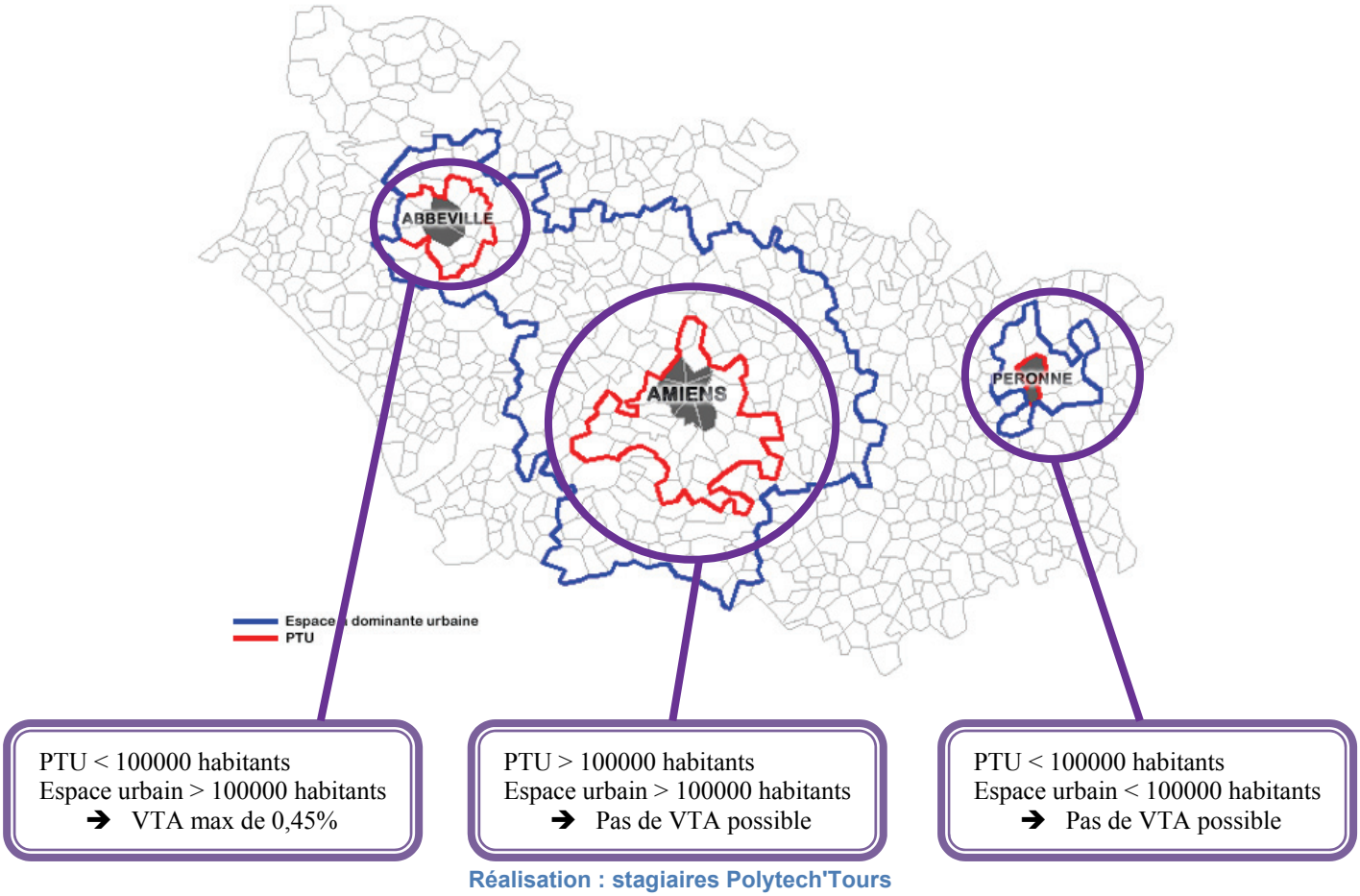
Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Dans tous les cas, le VTA ne peut dépasser 0,5% de la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés.

Afin d'illustrer les prélèvements possibles de VTA dans des PTU, voici présentée ci-dessous la carte de la Somme avec l'espace à dominante urbaine regroupant les PTU d'Abbeville et d'Amiens,

[1] Communes situées hors des aires urbaines (pôle urbain et couronne périurbaine), dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant. Source INSEE.

ainsi que l'espace à dominante urbaine de Péronne avec pour hypothèse qu'un PTU existe (aujourd'hui, aucun PTU n'existe sur Péronne, mais un projet de transports en commun est à l'étude).



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

3/ Les autres sources de financement possibles

L'article L 5212-19 du CGCT précise que *« les recettes du budget syndical [peuvent être comprises dans] :*

- *Le revenu des biens, meubles ou immeubles, du syndicat ;*
- *Les sommes qu'il reçoit des administrations publiques, des associations, des particuliers, en échange d'un service rendu ;*
- *Les subventions de l'Etat, de la région, du département et des communes ;*
- *Les produits des dons et legs ;*
- *Le produit des taxes, redevances et contributions correspondant aux services assurés ou aux investissements réalisés ;*
- *Le produit des emprunts. »*

Ces ressources peuvent correspondre à une participation d'une personne morale ne faisant pas partie du syndicat mixte SRU pour la réalisation d'un projet donné.

PARTIE III : LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU EXISTANT ACTUELLEMENT EN FRANCE

Afin de rendre plus performants leurs réseaux de transport, de nombreuses Autorités Organisatrices de Transport (AOT) ont choisi de se regrouper, que ce soit sous la forme de syndicats ou d'associations. La loi SRU de 2000 offre la possibilité aux AOT de se regrouper sous la forme d'un « Syndicat Mixte de Transport de type SRU ». En 2010, dix Syndicats Mixtes de Transport de type SRU sont en place sur le territoire français, sous des formes et des structures différentes en fonction du territoire :

- le Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de la Charente-Maritime (SYMOD), ex-SMCTCM
- le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang de Berre (SMITEEB)
- le Syndicat Mixte des Transports en commun Suburbains de la région de Nancy (SMTS)
- le Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM)
- le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH)
- le Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM)
- le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)
- le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône
- le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports du Nord-Pas-de-Calais (SMIRT)
- le Syndicat Mixte de Transport Le Fil Vert des Hautes-Pyrénées

	Syndicats Mixtes de Transport de type SRU[1]	**Année de création**
SYMOD	Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de la Charente-Maritime	2001
SMITEEB	Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang-de-Berre	2001
SMTS	Syndicat Mixte des Transports en Commun Suburbains de la région de Nancy	2002
SMITAM	Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle	2004
SMTCH	Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault	2004
SYMITAM	Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes	2005
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise	2006
	Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône	2009
SMIRT	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports du Nord-Pas-de-Calais	2009
Fil Vert	Syndicat Mixte de Transport Le Fil Vert des Hautes-Pyrénées	2010

[1] **Tous les tableaux et cartes présents dans cette partie ont été réalisés par les stagiaires Polytech'Tours**. Les sources utilisées sont indiquées au cas par cas.

L'étude suivante décrit le fonctionnement et les actions mises en place par les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU existants en 2010. Les statuts juridiques de ces différents syndicats sont, pour leur part, disponibles en annexe (annexe 03 à 11).

Depuis la loi Grenelle 2, un Syndicat Mixte de Transport de type SRU peut regrouper à la fois des Autorités Organisatrices de Transport et des regroupements d'AOT. Par souci de lisibilité, quand nous parlerons des membres d'un Syndicat Mixte, nous utiliserons le terme d'AOT pour désigner à la fois les AOT et les regroupements d'AOT.

I / LE CONTEXTE DE CREATION DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU

A. L'EXISTENCE EVENTUELLE D'UNE STRUCTURE PREEXISTANTE AU SYNDICAT MIXTE

Afin de mieux comprendre les motivations qui peuvent pousser des Autorités Organisatrices de transport à se regrouper au sein d'un Syndicat Mixte de Transport SRU, il est intéressant de distinguer ceux issus de la transformation d'une structure préexistante et ceux créés ex nihilo. Ce n'est qu'à partir de 2005 que se sont créés des Syndicats Mixtes de Transport SRU ex nihilo. Auparavant, il s'agissait de transformations de structures préexistantes. Le tableau suivant présente les contextes de création d'un syndicat mixte de transport de type SRU :

SMT de type SRU	Année de création ou de transformation	Contexte
SYMOD Charente-Maritime	2001	Transformation d'un syndicat mixte de droit commun existant depuis 1999 entre le département de la Charente-Maritime et l'agglomération de La Rochelle
SMITEEB Etang de Berre	2001	Transformation d'un SIVU (Syndicat Intercommunal à Vocation Unique) existant depuis 1984
SMTS Nancy	2002	Transformation d'un syndicat mixte de droit commun de transports locaux entre le département de Meurthe-et-Moselle et le district de Nancy
SMITAM Le Mans	2004	Transformation d'un syndicat mixte de droit commun existant depuis le début des années 80
SMTCH Hérault	2004	Poursuite et extension des activités d'une SEM (Société d'Economie Mixte), la SODETRHE, ayant en charge les transports non urbains et scolaires sur le département
SYMITAM Alpes-Maritimes	2005	Création
SMTCO Oise	2006	Création
SMT Bouches-du-Rhône	2009	Création
SMIRT Nord-Pas-de-Calais	2009	Existence initiale d'une association des AOT au sein de la Région depuis 1994 et d'une Charte Régionale de l'Intermodalité depuis 1999
SMT Fil Vert Hautes-Pyrénées	2010	Création

1/ Les Syndicats Mixtes de Transport issus d'une structure préexistante

Actuellement, les Syndicats Mixtes de Transport SRU issus d'une transformation proviennent des structures suivantes : Syndicat Mixte de Transport de droit commun (SMT), Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU), Société d'Economie Mixte (SEM) et simple association.

Ainsi, le SYMOD, le SMITAM et le SMTS Nancy étaient auparavant organisés au sein d'un syndicat mixte de transport de droit commun. Cette structure de coopération intercommunale permettait l'organisation du transport public urbain en lieu et place de ses membres. Cependant, elle ne permettait, hors PTU, ni d'organiser du transport, ni de mettre en place une nouvelle taxe équivalente au versement transport, le Versement Transport Additionnel (VTA).

Le SMITEEB, pour sa part, est issu de la transformation d'un SIVU qui existait depuis 1984 et avait en charge l'organisation des transports sur les PTU de huit communes. Cette transformation était devenue nécessaire suite à l'adhésion de ses membres à trois Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) différents, ceux-ci devenant alors Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) en lieu et place de leurs communes membres.

Dans le département de l'Hérault, le Conseil Général avait confié depuis 1982 à une Société d'Economie Mixte, la SODETRHE (Société Départementale des transports de l'Hérault), la charge d'organiser les transports non urbains et scolaires. Suite à un jugement rendu en 2000 concernant la mise en concurrence préalable, il est devenu nécessaire de modifier le mode de gestion des transports. La création d'un SMT de droit commun n'a pas été retenue car elle n'offrait pas la possibilité d'organiser du transport non urbain.

Dans le cas de la Région Nord-Pas-de-Calais, il n'existait pas de structure juridique formelle avant la création du SMIRT en 2009. Cependant, les AOT de la région étaient fédérées en association depuis 1994 et une charte régionale de l'intermodalité était en place depuis 1999.

Ainsi, les nouvelles possibilités offertes par le Syndicat Mixte de Transport SRU ont été employées dans un premier temps pour modifier les structures juridiques de coopération existantes chargées de la gestion de services de transport. Ce n'est qu'à partir de 2005 que sont apparues les premières créations ex nihilo.

2/ Les Syndicats Mixtes de transport créés ex nihilo

La première création ex nihilo d'un Syndicat Mixte de Transport SRU a eu lieu dans le département des Alpes-Maritimes en 2005. Ce projet a d'abord été porté par l'Agence de déplacement des Alpes-Maritimes, une structure associative, puis par la Communauté Urbaine de Nice. Il s'en est suivi trois autres créations : l'Oise en 2005, les Bouches-du-Rhône en 2009 et les Hautes-Pyrénées en 2010.

Dans tous les cas, la création d'un Syndicat Mixtes de Transport SRU repose sur la volonté d'Autorités Organisatrices de Transport de mener des réflexions et des actions communes en matière de transport. L'efficacité de cette structure dépend cependant de l'implication et de la motivation des élus locaux.

B. LES MOTIVATIONS DES PORTEURS DE PROJETS

La création d'une structure de coopération repose avant tout sur la volonté de collectivités locales de travailler ensemble à une meilleure intégration de leurs réseaux, afin d'améliorer l'offre globale de transport public proposée à l'usager.

Dans le cadre de la loi SRU, les Syndicats Mixtes de Transport doivent répondre à trois compétences obligatoires, comme cela a été précisé dans la première partie concernant le cadre juridique des SMT :

- Coordination des services de transport des différentes AOT
- Mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers
- Recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés

Le regroupement d'AOT en Syndicat Mixte de Transport SRU est généralement lié à leur volonté de mettre en place des actions incluses dans ces trois compétences. Cependant, il est important de se rendre compte que ces compétences obligatoires constituent avant tout un cadre visant à orienter les actions du syndicat mixte. La troisième compétence impose seulement la « recherche » d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés, sans impératif de résultat.

Le tableau suivant présente donc les motivations notables qui poussent des AOT à se réunir, que ce soit ou non dans le cadre de ces compétences obligatoires. Il permet également de distinguer les actions ne pouvant être réalisées qu'avec un Syndicat Mixte de Transport SRU.

Syndicats Mixtes	Porteurs de projets	Motivations pour coopérer	Choix du SMT de type SRU
SYMOD - Charente-Maritime	Conseil Général de Charente-Maritime Communauté d'Agglomération de La Rochelle	Titre de transport unique et tarif unifié Création d'une centrale d'achat	Création d'un réseau interurbain
SMITEEB - Etang de Berre	Communes membres de l'ancien SIVU	Gestion d'un réseau de transport de lignes inter-PTU sur le territoire de plusieurs communes	Maintien du réseau de transport (urbain et interurbain) qui, juridiquement, ne pouvait plus être géré par le SIVU suite à l'adhésion des communes à des EPCI différents
SMTS - Nancy	Conseil Général de Meurthe-et-Moselle Communauté Urbaine du Grand Nancy	Titre de transport unique	Création d'une ligne de transport en commun inter-PTU
SMITAM - Le Mans	Communauté Urbaine Le Mans Métropole Communauté de Communes de l'Antonnière	Meilleure intégration de la desserte des zones périurbaines	Prélèvement de Versement Transport Additionnel (VTA) Maintien d'une ligne inter-PTU
SMTCH - Hérault	Conseil Général de l'Hérault	Harmonisation du réseau de transport au niveau départemental	Transfert de la compétence transport du département Mise en conformité juridique et maintien de lignes inter-PTU Prélèvement de VTA

Syndicats Mixtes	Porteurs de projets	Motivations pour coopérer	Choix du SMT de type SRU
SYMITAM - Alpes-Maritimes	Communauté d'Agglomération Nice-Côte-d'Azur	Titre de transport unique	
SMTCO - Oise	Conseil Général de l'Oise	Cohérence avec l'Agenda 21 mis en place dans l'Oise Volonté d'avoir une structure plus importante afin de peser davantage dans les discussions avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France	Subventionnement d'un TAD hors PTU Prélèvement d'un montant de VTA important évitant aux AOT membres de contribuer directement au financement du SMT
SMT - Bouches-du-Rhône	Conseil Général des Bouches-du-Rhône	Amélioration et développement du système de billettique unique déjà mis en place au niveau départemental	
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais	Mise en place d'un système de billettique unique au niveau régional	
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	-	Renforcement de la ligne Tarbes-Lourdes Renouvellement du système de billettique	

On constate à travers ce tableau que le porteur de projet est généralement l'AOT correspondant au périmètre de compétence du syndicat mixte, en l'occurrence les conseils généraux pour la plupart des cas étudiés. En effet, celle-ci est souvent la plus à même de répondre aux problématiques de transport rencontrées sur son territoire. Elle a l'avantage, contrairement aux AOTU, d'avoir une vision plus globale et impartiale des questions liées au transport, notamment dans son traitement des différentes AOTU. En effet, si une AOTU était le porteur de projet d'un syndicat mixte, le risque serait de voir se concentrer l'essentiel des actions de transport sur son propre territoire.

On peut cependant remarquer les cas particuliers du SYMITAM, dont la création a été impulsée par la CU de Nice, et du SMITAM, dont les porteurs de projet étaient la Communauté Urbaine Le Mans Métropole et la Communauté de Communes de l'Antonnière.

D'autre part, au sein de l'AOT porteuse du projet, l'implication d'au moins un élu apparaît pertinente, voire fondamentale, pour la conduite des études préliminaires, des négociations et de la mise en place du Syndicat Mixte. Il serait en effet la personne la plus légitime pour rencontrer et fédérer les élus des autres AOT autour de ce projet, une fois celui-ci bien défini.

Dans le cas du SYMITAM, du SMIRT, du SMT des Bouches-du-Rhône et du SMT des Hautes-Pyrénées, nous constatons qu'aucune motivation notable ne pousse à choisir la structure SRU plutôt qu'une autre, puisqu'il n'est pas nécessaire de créer un Syndicat Mixte de Transport de type SRU pour mettre en place une billettique ou une tarification unique. En effet, le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise), qui est un syndicat mixte de type non SRU, a mis en place un titre de transport combiné qui permet de circuler à la fois sur certaines lignes régulières des cars départementaux et sur l'ensemble du réseau des Transports en Commun de

l'agglomération de Lyon (TCL). On peut cependant expliquer le choix de ces quatre syndicats à travers deux raisons :

La volonté des AOT de choisir la structure de coopération juridique la plus récente.

L'anticipation de leur part d'éventuelles actions ne pouvant être mises en place que dans le cadre de cette structure.

Outre une meilleure coordination des réseaux existants, il ressort de ce tableau que la motivation première des AOT pour se regrouper est la volonté de création d'un titre de transport unique au sein du périmètre de compétence. L'intérêt particulier d'un Syndicat Mixte de Transport SRU semble émaner de la possibilité de créer des lignes inter-PTU, mais aussi de prélever du VTA.

II/ LA STRUCTURE DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU

Les structures des syndicats mixtes sont à géométrie variable. En effet, la loi SRU laisse aux AOT souhaitant créer un Syndicat Mixte la liberté de définir d'un commun accord dans ses statuts son périmètre de compétence[1], la composition de son Comité Syndical et son mode de fonctionnement.

Dans le tableau suivant, on peut voir les AOT membres des dix Syndicats Mixtes de Transport existants, ainsi que leur périmètre de compétence :

Syndicats Mixtes	AOT	Com-munes	AOT membres	Périmètre de compétence
SYMOD - Charente-Maritime	5	472	Conseil Général de Charente-Maritime Communautés d'Agglomération de la Rochelle, du Pays Rochefortais et Royan Atlantique Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de l'Agglomération (SITU) de Saintes	Département
SMITEEB - Etang de Berre	4	8	Conseil Général des Bouches-du-Rhône Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole Communautés d'Agglomération du Pays d'Aix en Provence et de Salon-Etang de Berre-Durance	Partie de 3 PTU contigus
SMTS - Nancy	3	41	Conseil Général de Meurthe-et-Moselle Communauté Urbaine du Grand Nancy Communauté de Communes du Bassin de Pompey	Réunion de 2 PTU et d'autres communes
SMITAM - Le Mans	2	12	Communauté Urbaine Le Mans Métropole Communauté de Communes de l'Antonnière	Réunion de 2 PTU contigus
SMTCH - Hérault	5	343	Conseil Général de l'Hérault Communautés d'Agglomération de Montpellier, Béziers Méditerranée, du Bassin de Thau et Hérault Méditerranée	Département

[1] Article 111 de la loi SRU

Syndicats Mixtes	AOT	Com-munes	AOT membres	Périmètre de compétence
SYMITAM - Alpes-Maritimes	7	163	Conseil Général des Alpes-Maritimes Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur Communautés d'Agglomération de Sophia Antipolis et de la Riviera Française Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP) de Cannes Syndicat de Transport Bus Var Mer Syndicat Mixte des Transports Sillages	Département
SMTCO - Oise	13	693	Conseil Général de l'Oise Conseil Régional de Picardie Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, Communauté de l'Agglomération Creilloise et Agglomération de la Région de Compiègne Communautés de Communes des Sablons et de Pierre Sud Oise Communes de Liancourt, Chantilly, Pont Sainte-Maxence, Noyon, Crépy-en-Valois et Senlis	Département
SMT - Bouches-du-Rhône	7	119	Conseil Général des Bouches-du-Rhône Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole Communautés d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette, du Pays de Martigues, de Salon-Etang de Berre-Durance et du Pays d'Aubagne et de l'Etoile Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence	Département
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	14	1546	Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais Communautés Urbaines de Lille Métropole, Dunkerque Grand Littoral et Arras Communautés d'Agglomération du Boulonnais et de Cambrai Syndicats Mixtes de Transport de la CU de Lille, Artois-Gohelle, de Valenciennes (SITURV), du Douaisis, du Calaisis (SITAC), du Val de Sambre (SMVS)	Région
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	3	474	Conseil Général des Hautes-Pyrénées Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes Commune de Lourdes	Département

A. LA COMPOSITION DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT SRU ACTUELS

1/ Les AOT membres des syndicats mixtes

Comme on peut le voir dans le tableau précédent, la composition des SMT de type SRU est très hétérogène, puisqu'elle varie de deux membres dans le cas du SMITAM à quatorze membres dans le cas du SMIRT. En termes de communes, cela varie de huit communes pour le SMITEEB à 1546 dans le cas du SMIRT.

Les membres d'un SMT de type SRU peuvent être soit des AOTU, soit des AOT non urbaines, soit des regroupements d'AOT, urbaines ou non. Il existe au sein des SMT existants des AOTU de différents types : communautés urbaines (comme Marseille Métropole Provence dans le cas du SMT des Bouches-du-Rhône), communautés d'agglomération (Communauté d'Agglomération de Montpellier dans le SMTCH), communautés de communes (Bassin de Pompey dans le SMTS Nancy) ou communes (Liancourt dans le SMTCO). Certains syndicats, comme le SITP Cannes ou le SITU de Saintes, sont également des AOTU.

Une loi, votée en 2010 à la demande d'un élu du Nord-Pas-de-Calais (dans le cadre de la loi Grenelle 2), permet désormais aux Syndicats Mixtes de droit commun d'adhérer à un Syndicat Mixte de Transport de type SRU. Cela a notamment permis la création du SMIRT, qui intègre donc actuellement six Syndicats Mixtes de droit commun.

2/ Des AOT libres d'adhérer aux syndicats mixtes

Lors de la création d'un SMT de type SRU, toute AOT est libre d'y adhérer ou non. Ainsi, lors de la création du Syndicat Mixte de Transport des Bouches-du-Rhône, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence n'avait pas souhaité adhérer au projet.

A la suite de la création d'un SMT, une AOT peut à tout moment y adhérer ou se retirer. C'est notamment le cas du SMTCO, qui ne comprenait durant les deux premières années que six collectivités locales. Cette possibilité offre l'avantage d'inciter des collectivités locales non AOT à acquérir cette compétence, pour ensuite pouvoir adhérer au SMT de type SRU. Ainsi, la commune de Noyon et la Communauté de Communes Pierre Sud Oise se sont érigées en AOT avant d'adhérer au Syndicat Mixte de l'Oise. Le choix de l'AOT d'adhérer ou de se retirer doit cependant être soumis à l'approbation des autres membres du Comité Syndical, après présentation de ses motivations.

Dans le cas des Syndicats Mixtes étudiés de niveau départemental, la présence de la commune la plus peuplée est tout de même systématique. Elle peut même parfois être instigatrice du projet, comme ce fût le cas pour Nice au sein du SYMITAM. D'autre part, cinq des six syndicats mixtes SRU exerçant leurs compétences sur un périmètre départemental (SYMOD de Charente-Maritime, SMTCH de l'Hérault, SMTCO de l'Oise, SYMITAM des Alpes Maritimes et SMT Hautes-Pyrénées) rassemblent l'ensemble des AOTU présentes sur le Département. Comme nous l'avons vu, le sixième SMT départemental, celui des Bouches-du-Rhône, ne rassemble pas l'ensemble des AOTU présentes sur son périmètre de compétence, puisque la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence n'avait pas souhaité y adhérer dans un premier temps. Cependant, celle-ci a fait part récemment de sa volonté de rejoindre le syndicat mixte et son éventuelle adhésion est donc actuellement à l'étude.

On observe également des cas de Syndicats Mixtes SRU dont le périmètre de compétence est limité à une réunion de PTU, et qui ne réunissent donc pas l'ensemble des AOTU du département. C'est notamment le cas du SMTS de Nancy, qui associe le Conseil Général de Meurthe et Moselle, la Communauté Urbaine de Nancy et la Communauté de communes de Pompey, bien que cinq autres PTU existent sur le territoire départemental. Le périmètre de ce Syndicat Mixte est donc limité à deux PTU contigus, bien que le Conseil Général y soit associé.

3/ Les AOT non urbaines

Les AOT non urbaines sont les Conseils Régionaux et Généraux. Le Conseil Général est présent dans tous les SMT de type SRU étudiés, mis à part dans le cas du SMITAM. Cette présence quasi-systématique peut s'expliquer par le fait que nous sommes essentiellement en présence de SMT de périmètres départementaux, dont le Conseil Général est souvent le porteur de projet.

En ce qui concerne les Conseils Régionaux, on constate qu'ils n'adhèrent qu'à deux syndicats mixtes : le SMIRT, ce qui parait évident puisque son périmètre est de niveau régional, et le SMTCO. D'après les entretiens menés par le CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement) Nord-Picardie, il semblerait que les Conseils Régionaux craignent que leur adhésion à un Syndicat Mixte SRU de niveau départemental crée un précédent qui les obligerait par la suite à adhérer aux autres SMT SRU départementaux de leur territoire. Le Conseil Régional préfère donc en général opter

pour une subvention ponctuelle, plutôt que pour une adhésion au Syndicat Mixte, qui l'engagerait alors à verser des contributions annuelles aux autres Syndicats Mixtes qui pourraient être créés par la suite. Dans le cas du SMTCO, la présence du Conseil Régional de Picardie, et donc du réseau TER, s'explique par la volonté de l'Oise d'avoir une meilleure coordination avec le réseau de transport de l'Ile-de-France.

Il ne faut pourtant pas oublier qu'une adhésion n'entraîne pas systématiquement une contribution financière, et que celle-ci peut être revue à la baisse en cas d'adhésion à de nouveaux Syndicats Mixtes SRU. Ainsi, on constate des collaborations financières de la part de certains Conseils Régionaux sous forme de subventions, notamment dans le cas de la Région Poitou-Charentes et du SYMOD de Charente-Maritime. Lorsqu'elle coopère, la Région peut également apporter son aide technique sur certains projets, comme la coordination de son réseau TER ou de cars régionaux aux autres réseaux de transport du territoire. Ainsi, la Région Provence-Alpes-Côte-D'azur est associée au syndicat mixte des Bouches-du-Rhône sur des sujet comme l'intermodalité, la tarification, la billettique ou encore l'information aux voyageurs.

D'autre part, lorsque le périmètre de compétence se limite à la réunion de quelques PTU, l'adhésion du Conseil Régional n'apparaît pas essentielle dans le sens où la gestion des lignes d'intérêt régional par le Syndicat Mixte de Transport n'est pas un objectif majeur de ce dernier.

A la différence des autres Conseils Régionaux, la Région Picardie ne semblerait pas a priori opposée à une adhésion à un nouveau Syndicat Mixte de Transport de niveau départemental.

B. LES PERIMETRES DE COMPETENCE DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT SRU

Le tableau suivant présente les différentes caractéristiques territoriales et démographiques des Syndicats Mixtes SRU existants :

Syndicats Mixtes	Périmètre de compétence	Nombre de communes du périmètre	Superficie (km²)	Population municipale (2007)	Densité (hab/km²)
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	Région	1546	12.414	4.021.676	326
SYMOD - Charente-Maritime	Département	472	6.896	605.410	87
SMTCH - Hérault	Département	343	6.218	1.011.207	164
SYMITAM - Alpes-Maritimes	Département	163	4.303	1.082.465	249
SMTCO - Oise	Département	693	5.898	796.624	134
SMT - Bouches-du-Rhône	Département	119	5.087	1.958.926	385

Syndicats Mixtes	Périmètre de compétence	Nombre de communes du périmètre	Superficie (km²)	Population municipale (2007)	Densité (hab/km²)
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	Département	474	4.464	229.000	51
SMITEEB - Etang de Berre	Partie de 3 PTU contigus	8	193	140.849	726
SMTS - Nancy	Réunion de 2 PTU et d'autres communes	41	365	336.429 (CETE 2006)	920
SMITAM - Le Mans	Réunion de 2 PTU contigus	12	191	191.124 (2006)	1001

Le périmètre d'un Syndicat Mixte de Transport de type SRU est défini d'un commun accord entre les Autorités Organisatrices de Transport membres (Article 30-1 de la LOTI de 1982 modifiée). La liberté donnée par cette loi s'est traduite par des périmètres de compétence de tailles très diverses, que ce soit en termes de superficie, de population ou de communes intégrées.

1/ Les syndicats de périmètre départemental

Actuellement, le périmètre de compétence le plus courant est celui du département. C'est le cas pour la Charente-Maritime, l'Hérault, les Alpes-Maritimes, l'Oise, les Bouches-du-Rhône et les Hautes-Pyrénées. Bien que ces SMT aient le même périmètre de compétence, on constate de nombreuses différences. En fonction de la population, de la superficie et du nombre de communes à intégrer, les problématiques sont bien différentes. Ainsi, le cas des Bouches-du-Rhône est frappant, puisque ce département regroupe à la fois la population la plus importante et le nombre de communes le plus faible. Cela impliquera donc pour le Département des problématiques de transport plus urbaines, qui pourront donc se répercuter sur les actions du Syndicat Mixte en fonction des compétences déléguées à celui-ci.

A l'inverse, les Départements de la Charente-Maritime, de l'Oise et des Hautes-Pyrénées présentent un nombre de communes très important et une population bien moindre par rapport à celle des Bouches-du-Rhône. En conséquence, les problématiques de ces départements seront plus liées aux liaisons rurales et interurbaines. Ces différences se confirment d'autant plus lorsque l'on étudie le pourcentage de la population vivant au sein d'un PTU. En effet, dans le cas des Alpes-Maritimes, 95% de la population résidant dans le périmètre de compétence du syndicat vit dans un PTU. A l'opposé, dans l'Oise, cette part de la population ne représente plus que 30%.

2/ Les syndicats de périmètre régional

Comme explicité auparavant, il existe un seul Syndicat Mixte SRU de niveau régional, le SMIRT, créé en décembre 2009 dans la Région Nord-Pas-de-Calais. De par son périmètre de compétence régional, le SMIRT est un cas particulier des Syndicats Mixtes de Transport existants puisqu'il regroupe 1546 communes et 4 millions d'habitants. Sa spécificité s'exprime également dans le fait qu'il concerne un territoire densément peuplé. En effet le Nord-Pas-de-Calais est la Région française présentant la plus forte densité de population après l'Île-de-France. Par ailleurs, la part de la

population du Nord-Pas-de-Calais résidant dans un PTU est de 64%, ce qui reste important en comparaison à l'ensemble des autres syndicats.

3/ Les autres périmètres

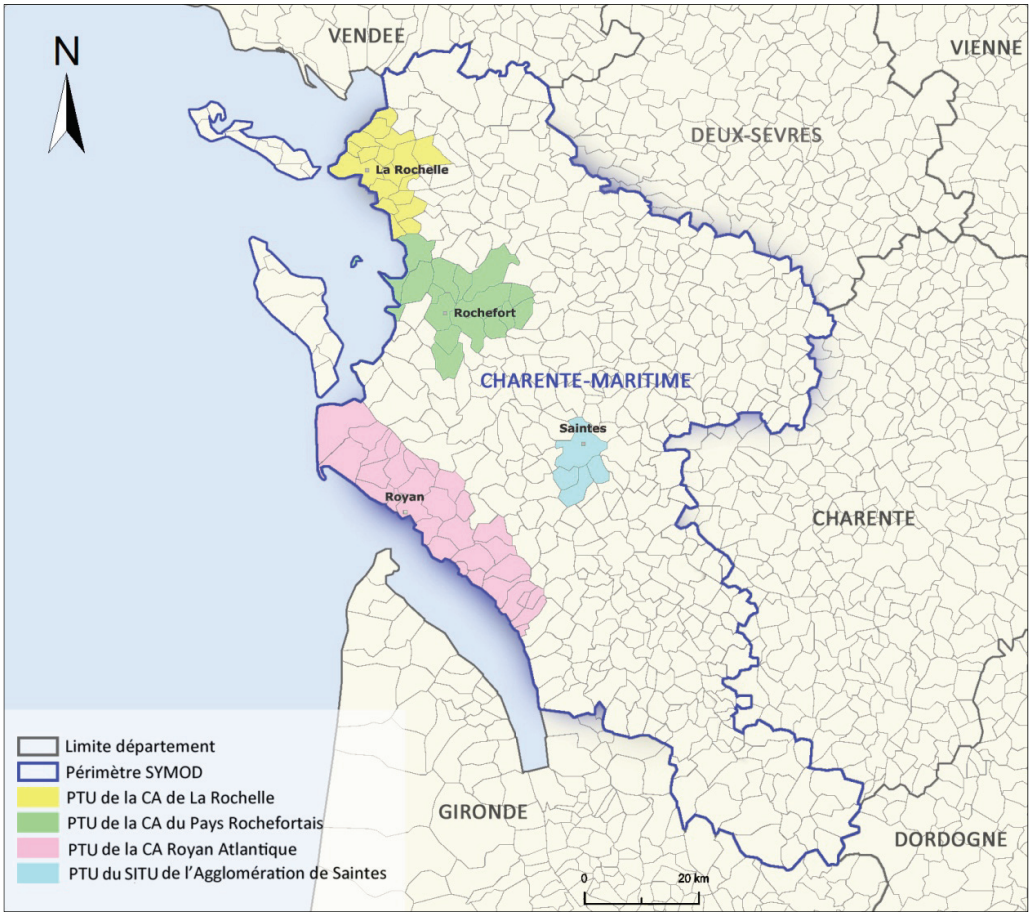
Les trois Syndicats Mixtes de Transport restant présentent chacun des périmètres particuliers, moins vastes, et centrés sur des territoires urbains particuliers.

Dans le cas du Syndicat Mixte de l'Est de l'Etang de Berre, situé dans le département des Bouches-du-Rhône, le périmètre correspond à la réunion de huit communes issues de trois PTU contigus différents (Marseille Provence Métropole, CA du Pays d'Aix-en-Provence et CA de Salon-Etang de Berre-Durance). Il concerne cependant une population non négligeable de plus de 140.000 habitants, pour une superficie de 193 km².

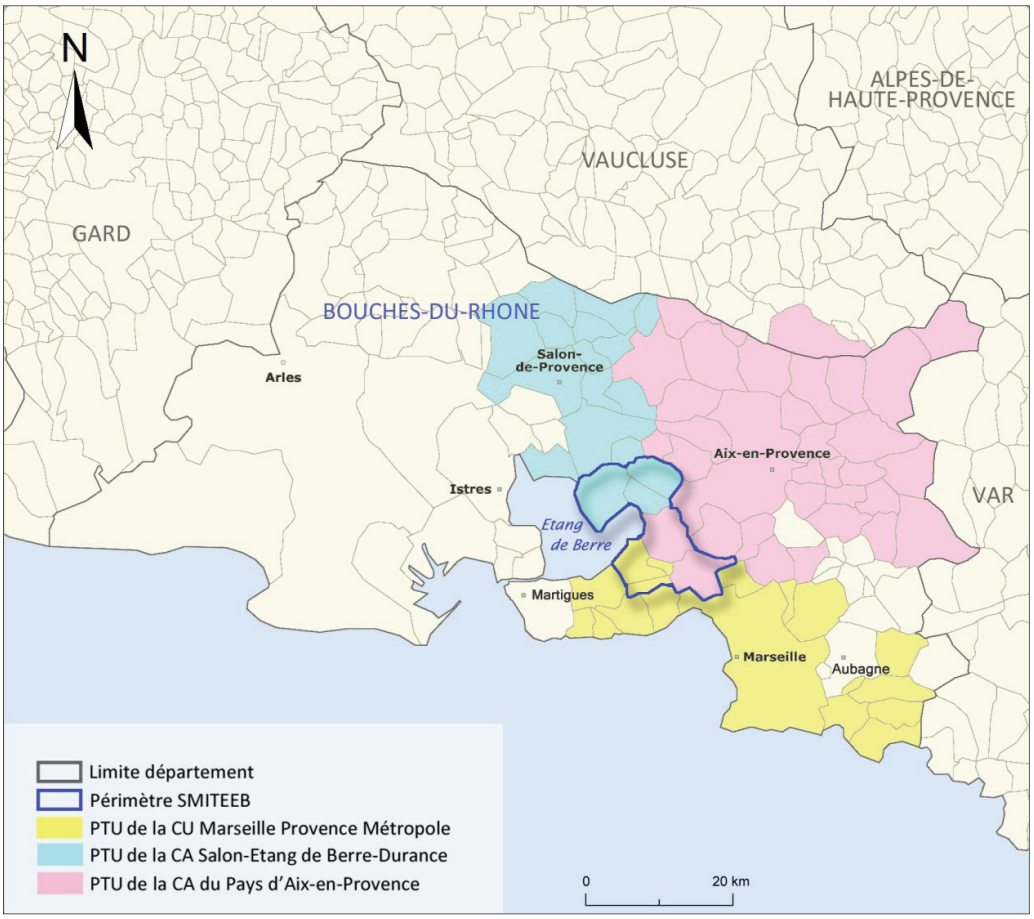
Pour sa part, le SMTS Nancy est la réunion de deux PTU contigus (CU du Grand Nancy et CC de Pompey), ainsi que de neuf communes traversées par deux lignes du Syndicat Mixte. Ce périmètre de compétence couvre donc 365 km² pour une population de plus de 336.000 habitants.

Enfin, en ce qui concerne le Syndicat Mixte de l'Agglomération Mancelle, il s'agit de la réunion de deux PTU contigus, celui de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole et celui de la Communauté de Communes de l'Antonnière. Ce périmètre inclut une population de plus de 191.000 habitants sur un périmètre de 191 km².

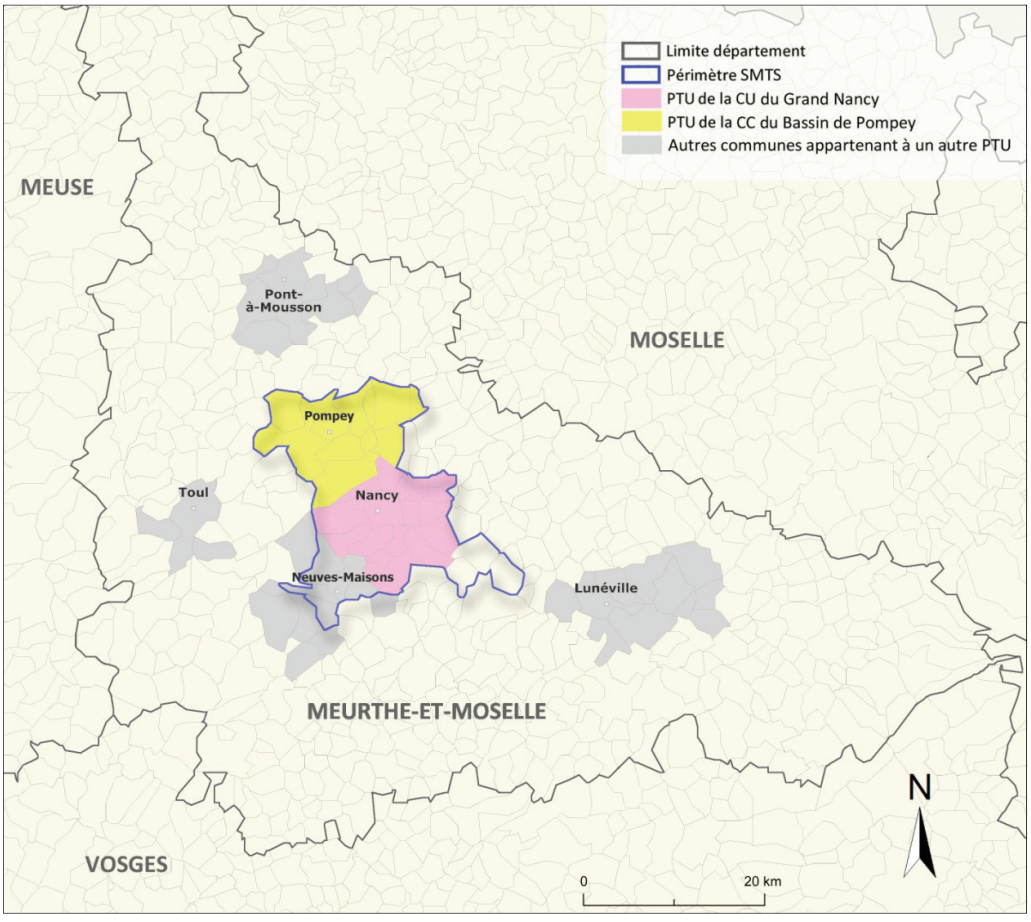
Les cartes suivantes représentent les périmètres de compétence des différents syndicats mixtes, ainsi que les PTU présents sur ces territoires (**Source : Statistiques locales de l'Insee et statuts des SMT de type SRU - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours**).



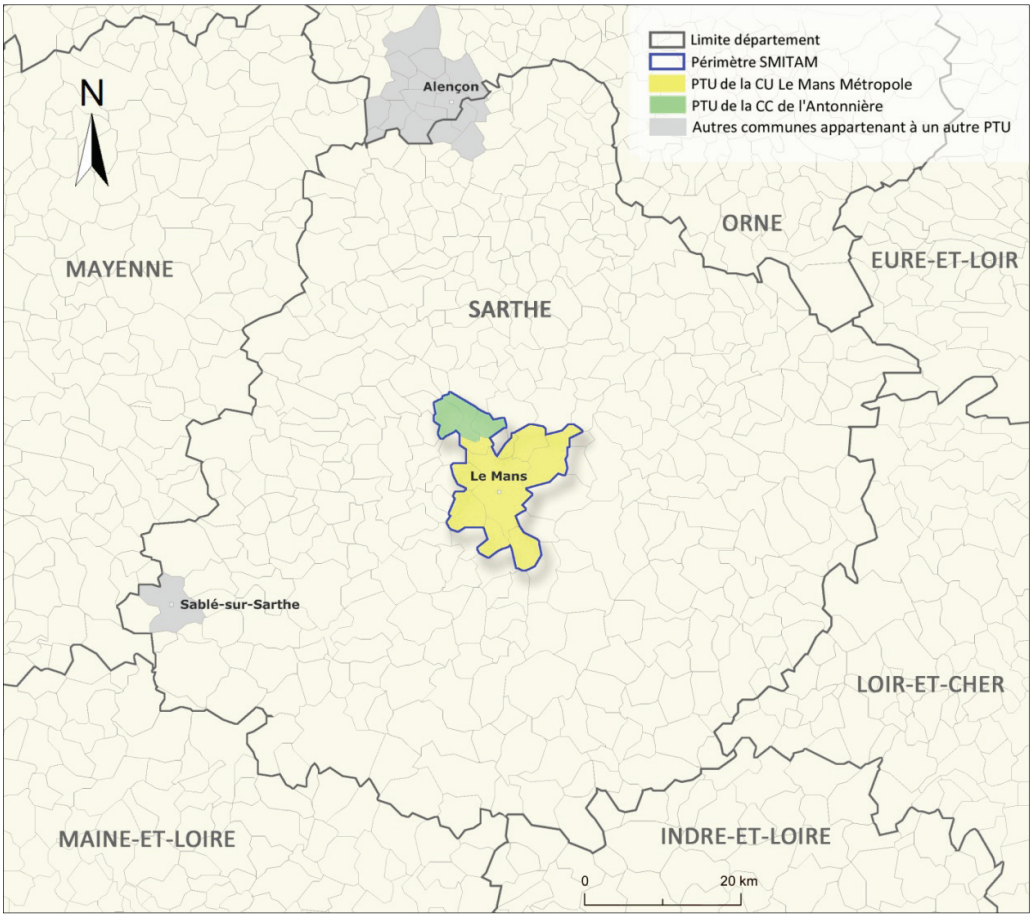
Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de la Charente-Maritime



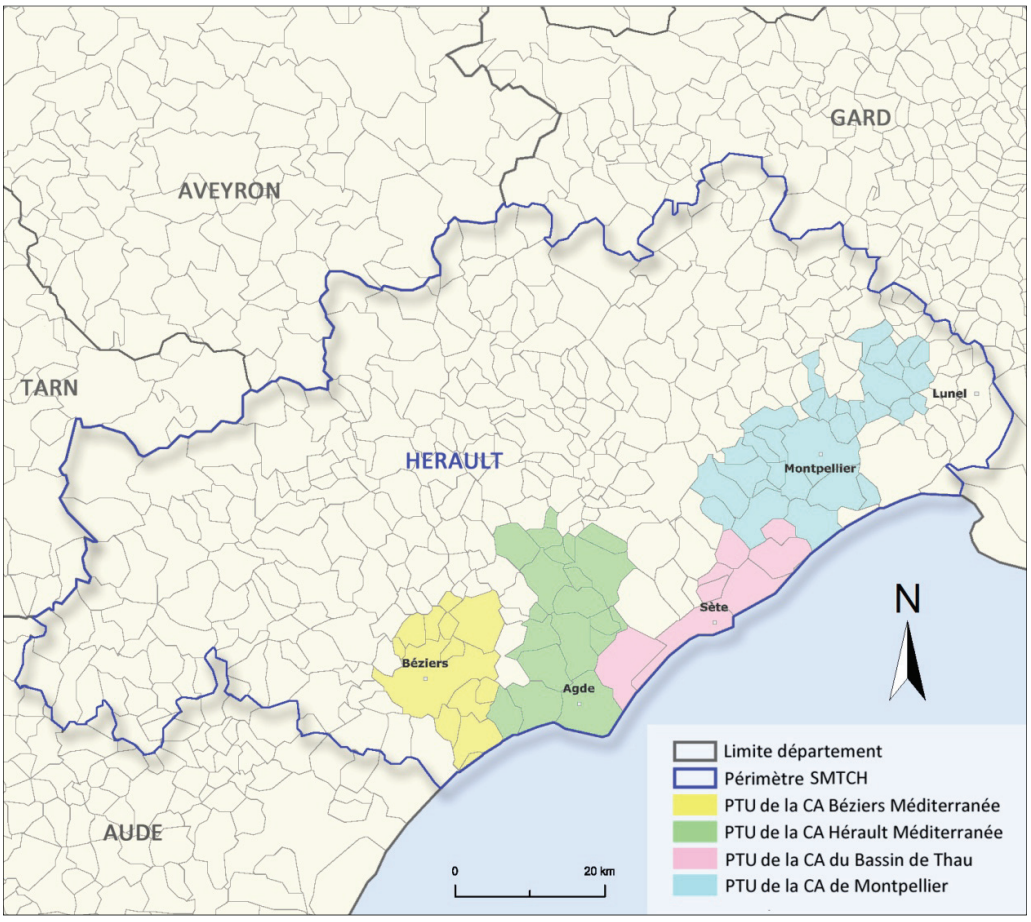
Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang-de-Berre



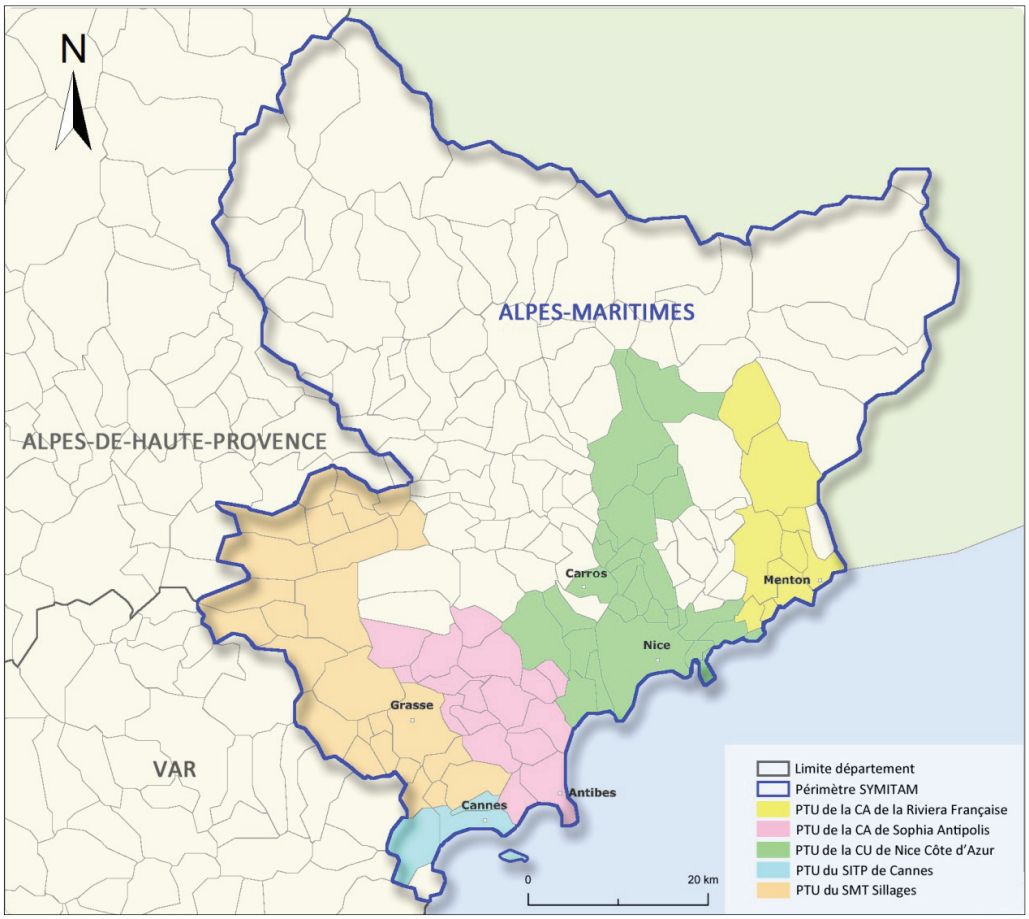
Syndicat Mixte des Transports en Commun Suburbains de la région de Nancy



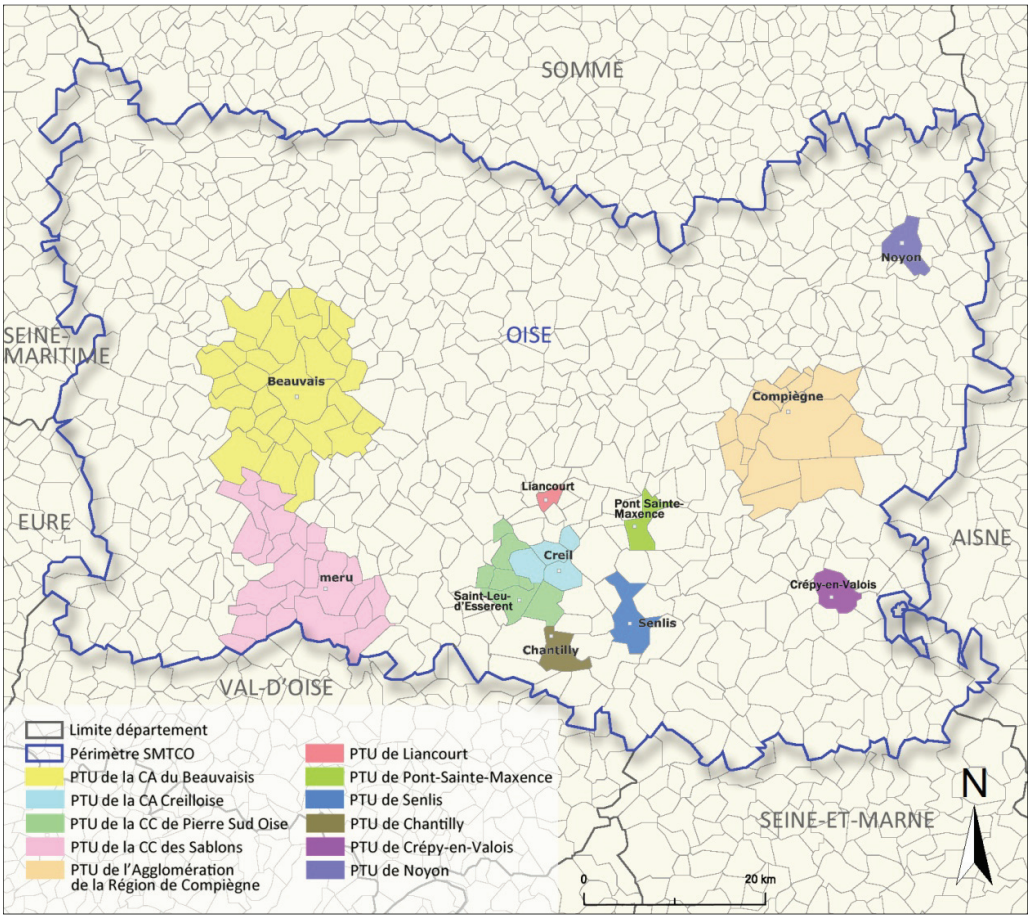
Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle



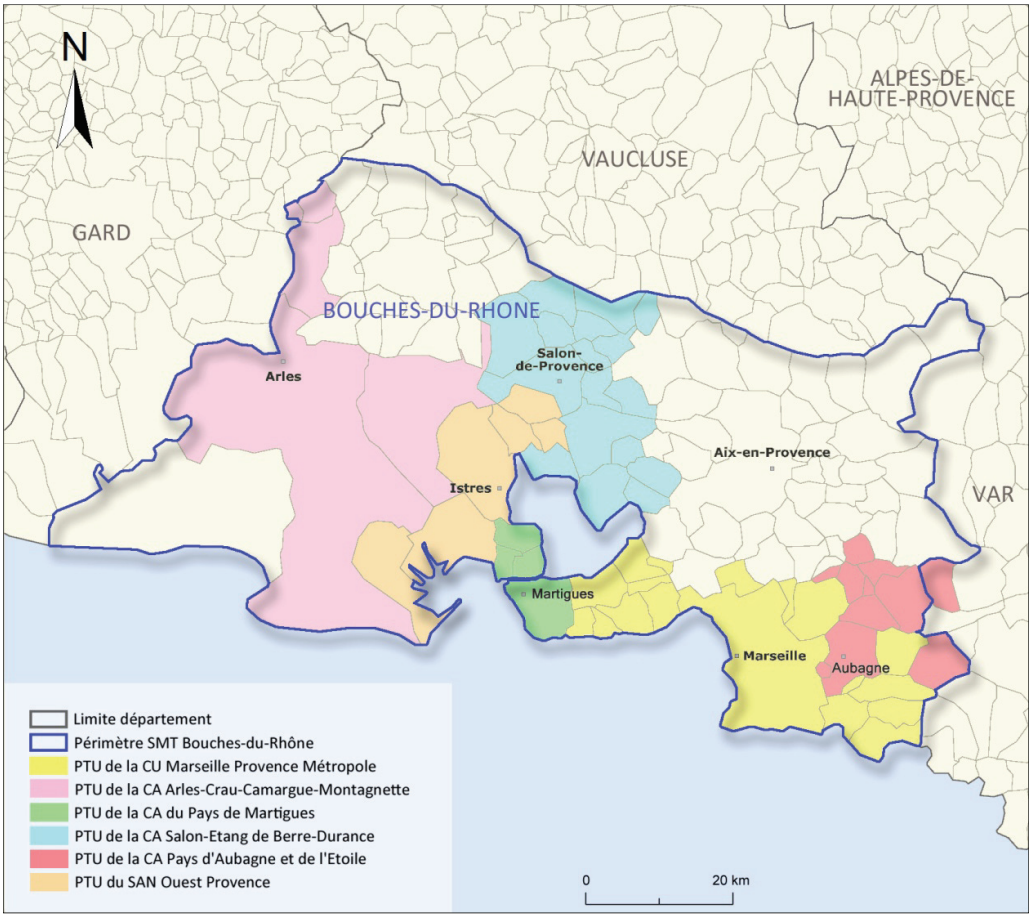
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault



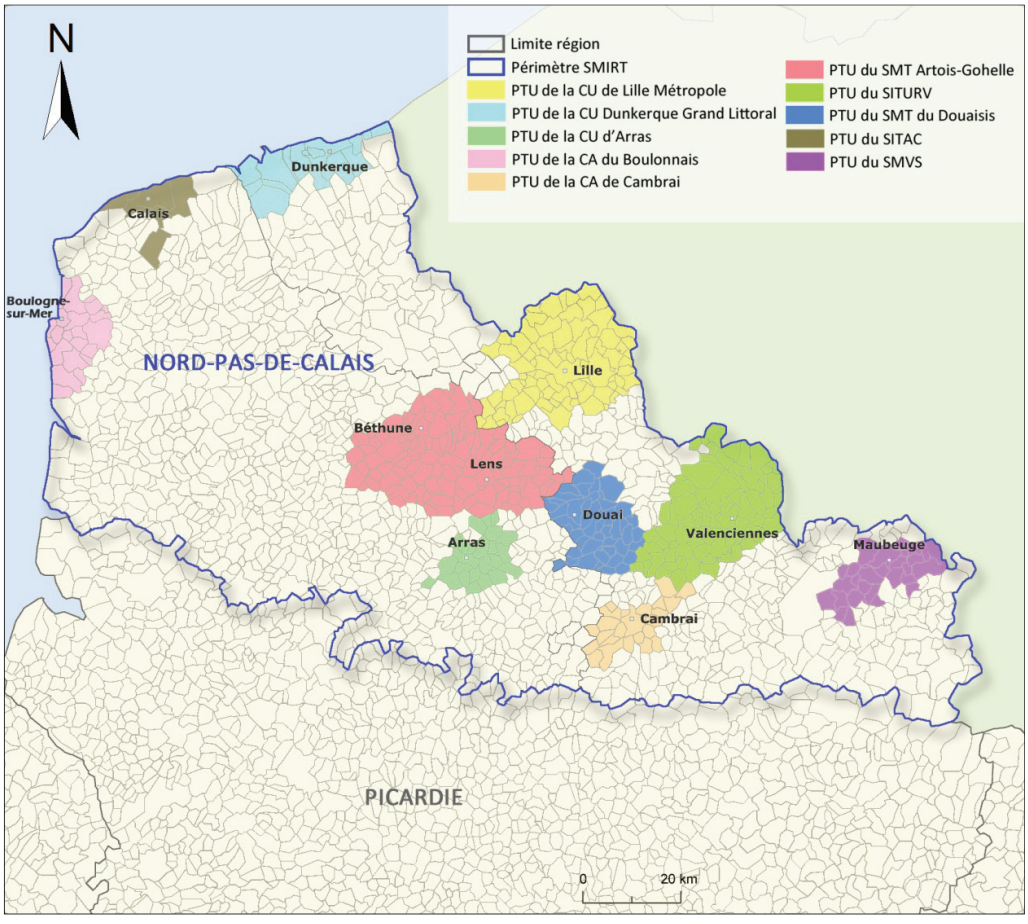
Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes



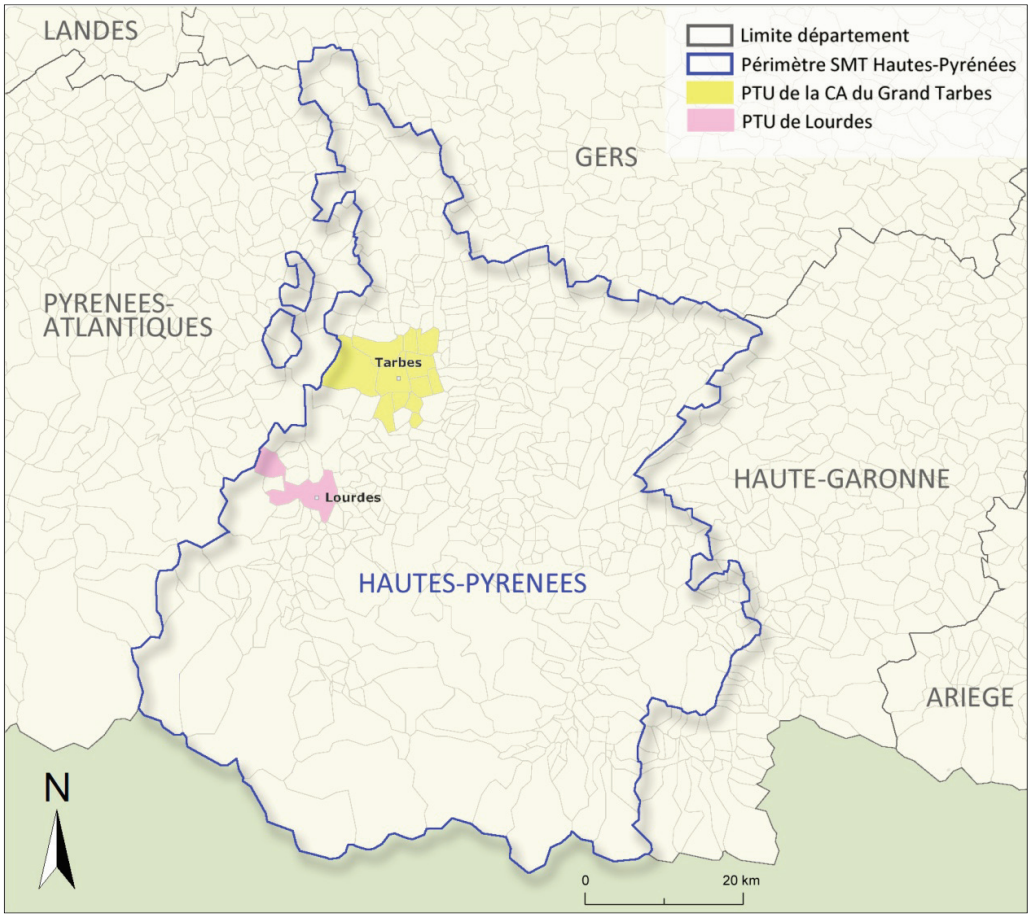
Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise



Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône



Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports du Nord-Pas-de-Calais



Syndicat Mixte de Transport Le Fil Vert des Hautes-Pyrénées

C. LES ORGANES DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU

L'organisation et le fonctionnement des syndicats mixtes SRU relèvent des articles L5721-1 et suivants du CGCT relatifs aux syndicats mixtes ouverts.

1/ La répartition en Comité Syndical

L'organe de décision des Syndicats Mixtes de Transport est le Comité Syndical, comme nous l'avons vu dans la deuxième partie sur le cadre règlementaire du Syndicat Mixte SRU (III.C.1). Il a pour mission de voter le budget du Syndicat Mixte ainsi que de délibérer concernant le fonctionnement et les actions de ce dernier. Il est composé de représentants des AOT membres du Syndicat.

Syndicat Mixte	Nombre de délégués	Principe de répartition, si précisé dans les statuts	Répartition actuelle
SYMOD - Charente-Maritime	11	Fonction de la population	CG (3) - CA La Rochelle (3) - CA Pays Rochefortais (2) CA Pays Royannais (2) - SITU de Saintes (1)
SMITEEB - Etang de Berre	18	Participation financière (44% des contributions proviennent de la CA d'Aix-en-Provence)	CA Aix-en-Provence (8) - CU Marseille (6) CA Salon-Etang de Berre- Durance (3) - CG (1)
SMTS - Nancy	14	-	CU du Grand Nancy (7) - CG Meurthe-et-Moselle (6) CC du Bassin de Pompey (1)
SMITAM - Le Mans	6	-	CC de l'Antonnière (3) - CU Le Mans Métropole (3)
SMTCH - Hérault	30	Fonction de la population	CG Hérault (18) - CA Montpellier (6) CA Béziers Méditerranée (3) CA Bassin de Thau (2) - CA Hérault Méditerranée (1)
SYMITAM - Alpes-Maritimes	17	-	CG Alpes-Maritimes (5) - CA Nice Côte d'Azur (5) CA Sophia Antipolis (2) - SITP Cannes (2) CA Riviera Française (1) - STP Varmer (1) - SMTP Sillages (1)
SMTCO - Oise	25	Fonction de la population	CR (4) - CG (4) - CA Beauvaisis (3) - CA Creil (3) CA Compiègne (3) - CC Sablons (1) - CC Pierre-Sud-Oise (1) Liancourt (1) - Chantilly (1) - Pont Sainte Maxence (1) Noyon (1) - Crépy-en-Valois (1) - Senlis (1)
SMT - Bouches-du-Rhône	11	-	CG (3) - CU Marseille Provence Métropole (3) CA Arles (1) - CA Ouest Etang de Berre (1) CA Salon (1) - CA Pays d'Aubagne (1) Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence (1)
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	32	-	CR (7) - CG Nord (4) - CG Pas-de-Calais (3) - CU Lille (3) SM Lens (3) - CU Dunkerque (2) - SM Valenciennes (2) SM Douaisis (2) - CU Arras (1) CA Boulonnais (1) - SM Lille (1) CA Cambrai (1) - SM Calaisis (1) - SM Val de Sambre (1)
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	15	-	CG (8) - CA Grand Tarbes (5) - Ville de Lourdes (2)

Le nombre de représentants d'un syndicat est lié à son périmètre de compétence, notamment à sa superficie et sa population. Le nombre d'AOT membres influe également sur le nombre de délégués du Comité, chaque collectivité souhaitant être représentée au sein de cet organe. Enfin, un transfert de compétence important peut expliquer un nombre élevé de représentants au sein du Comité. C'est le cas du Syndicat Mixte de l'Hérault, qui s'est vu transférer la compétence transport du Conseil Général et dont le comité syndical est composé de 30 membres.

La répartition des sièges du comité entre les différentes AOTU membres dépend dans la plupart des cas de leur population et de leur éventuelle participation financière au syndicat. Concernant la répartition des sièges entre les AOT urbaines et non urbaines (Conseil Général et Régional), on peut distinguer différents scénarios selon les types de syndicats.

Dans le cas des SMT de périmètre départemental ou régional, les AOT non urbaines sont les membres les plus représentés en nombre de sièges dans le comité, parfois au même niveau que l'agglomération principale. C'est le cas des Bouches-du-Rhône, où Marseille Métropole possède le même nombre de sièges que le Conseil Général. En ce qui concerne le SMITEEB de l'Etang de Berre et le SMTS Nancy, leur périmètre étant plus urbain, le Conseil Général n'est pas l'AOT la plus représentée dans le comité. D'autre part, le Syndicat Mixte de Transport de l'Hérault est le seul syndicat pour lequel le Conseil Général possède la majorité absolue, du fait des compétences qu'il a transférées au syndicat mixte. On peut noter le cas particulier du Syndicat Mixte du Mans, pour lequel les deux AOTU ont le même nombre de sièges, malgré leur différence démographique.

En général, les comités syndicaux se réunissent au moins une fois par semestre.

2/ Les comités techniques

En plus du Comité Syndical, les Syndicats Mixtes mettent également en place des comités techniques, réunissant notamment les directeurs des services transports ou directeurs généraux des services des AOT membres. Il se réunit plusieurs fois par mois, notamment lorsqu'un projet est proposé par une AOT membre du Syndicat Mixte.

D. LES EQUIPES TECHNIQUES ET LES MOYENS LOGISTIQUES MIS EN ŒUVRE DANS LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT SRU

Syndicats Mixtes	Equipe technique	Caractéristiques de l'équipe technique	Locaux et logistique
SYMOD - Charente-Maritime	**4 personnes** employées à temps plein par le syndicat	1 directeur 1 agent pour la communication 1 agent pour l'administration 1 technicien	Locaux et moyens matériels propres
SMITEEB - Etang de Berre	**24 personnes** employées par le syndicat	5 services : direction, administratif et financier, qualité, prévention et déplacements	Locaux et moyens matériels propres
SMTS - Nancy	**2 personnes** mises à disposition par la CU de Nancy	1 personne à temps plein 1 personne à 10%	
SMITAM - Le Mans	**2 personnes** mises à disposition par la CC de l'Antonnière	Agents présents environ ½ journée par mois Gestion et fonctionnement gérés par les administrations des AOT membres	
SMTCH - Hérault	**48 personnes** employées par le syndicat	Pour la plupart des anciens de la SODETRHE	Locaux, moyens matériels et matériel roulant propres (appartenant auparavant en grande partie à la SODETRHE)
SYMITAM - Alpes-Maritimes	**3 personnes** employées par le syndicat	2 directeurs 1 assistante	

Syndicats Mixtes	Equipe technique	Caractéristiques de l'équipe technique	Locaux et logistique
SMTCO - Oise	**7 personnes** employées par le syndicat	1 directeur administratif et financier 1 directeur technique 1 assistant de direction 3 chargés de mission transport sectoriel 1 responsable finances et marchés publics *La partie ressources humaines est gérée par le Conseil Général mais les frais de personnel restent à la charge du SMTCO*	Locaux sous-loués auprès du Conseil Général
SMT - Bouches-du-Rhône	**4 personnes** employées par le syndicat	3 membres de l'association « Le Pilote » 1 cadre de la CU Marseille Provence Métropole	Appui logistique et administratif du CG
SMIRT Nord-Pas-de-Calais	Pas d'informations disponibles		
Fil Vert Hautes-Pyrénées			

Le SMIRT du Nord-Pas-de-Calais et le Fil Vert des Hautes-Pyrénées n'ayant pas encore communiqué leur future équipe technique, l'étude se concentrera donc sur les huit Syndicats Mixtes de Transport restants.

Selon leur périmètre et leurs compétences, on constate une importante hétérogénéité dans la composition des équipes techniques. En général, plus les compétences gérées par le syndicat sont importantes, plus l'équipe technique est développée. La composition de cette équipe technique est variable au cours du temps en fonction des besoins et du budget du syndicat mixte.

La plupart des équipes techniques des syndicats mixtes étudiés sont composées d'un nombre restreint d'employés, allant de deux employés pour le SYMITAM des Alpes-Maritimes à sept employés pour le SMTCO de l'Oise. Les syndicats mixtes de l'Etang de Berre et de l'Hérault présentent la particularité d'avoir à leur disposition une équipe importante, composée respectivement de 24 et 48 agents.

Certains syndicats mixtes ont à leur disposition leur propre personnel technique, comme c'est le cas pour le SYMOD de Charente-Maritime, le SMITEEB de l'Etang de Berre, le SMTCH de l'Hérault, le SYMITAM des Alpes-Maritimes et le SMTCO de l'Oise. Il est fréquent qu'une partie du personnel des syndicats mixtes soit issue des AOT membres ou des structures préexistantes. Ainsi, le Syndicat Mixte de Transport des Bouches-du-Rhône emploie trois agents de l'association « Le Pilote »[1] et un cadre de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. De même, le personnel du SMTCH de l'Hérault est constitué en grande partie des anciens employés de la SODETRHE. Enfin, dans le cas du SMTCO de l'Oise, ses agents sont employés par le Conseil Général et bénéficient donc du statut de fonctionnaires. La masse salariale est cependant reversée intégralement par le syndicat mixte au Conseil Général. Ce système permet d'alléger le fonctionnement administratif de la structure qui se veut réduite. L'actuelle directrice administratif et financier travaillait précédemment pour le Conseil Général en tant que chargée de mission responsable de l'étude de faisabilité d'un syndicat mixte de

[1] Association ayant pour mission l'information sur les déplacements, les itinéraires, les réseaux et les lignes de transport en commun de Marseille et des Bouches du Rhône – www.lepilote.com

transport sur le territoire départemental. Le directeur technique est issu d'une structure autre que les AOT membres mais travaillait toutefois dans le domaine des transports.

D'autres Syndicats Mixtes de Transport bénéficient d'un détachement de personnel issu de leurs AOT membres. La Communauté de communes de l'Antonnière détache ainsi deux personnes, à raison d'une demi-journée par mois, ayant en charge l'organisation des missions du Syndicat Mixte de l'agglomération mancelle.

Qu'il soit dédié ou détaché, la présence dans les équipes techniques de personnel ayant déjà travaillé au sein des services de transport du territoire offre l'avantage d'une meilleure connaissance des problématiques liées à dernier.

Les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU font parfois appel aux compétences de leurs AOT membres. Ces partenariats permettent, malgré une équipe restreinte, de développer des actions efficaces. De plus, il peut s'avérer difficile pour les Syndicats Mixtes de type SRU de posséder dans leurs équipes toutes les compétences nécessaires. Pour combler ces difficultés, il peut alors sembler pertinent de faire appel aux AOT et de bénéficier de leurs connaissances. Ainsi, le SYMITAM des Alpes Maritimes sollicite régulièrement les services juridiques de ses membres en fonction de ses besoins. Ce type de structure correspond à la volonté des AOT membres de mettre en place une structure légère travaillant en partenariat avec les services techniques. L'intérêt est de pouvoir s'appuyer sur les équipes techniques existantes. Il existe notamment des conventions de gestion liant les syndicats mixtes à leurs AOT membres. C'est notamment le cas du SMTS Nancy qui s'appuie sur les services de la CU du Grand Nancy pour répondre à ses besoins. Enfin, du fait de leur statut particulier, les agents du SMTCO peuvent bénéficier des services propres au Conseil Général de l'Oise tels que l'intranet.

Globalement, une équipe technique d'un syndicat mixte peut gérer :

- un service administratif (suivi comptable, trésorerie…)
- un service communication, ayant en charge l'information aux voyageurs et permettant ainsi de mieux faire connaître les actions du syndicat
- un service technique, qui gère la mise en place et le suivi des actions de transport (billettique, intermodalité…)
- un service qualité
- une direction, qui supervise et coordonne l'ensemble des interventions du syndicat

Dans le cas du SMTCH, on constate que les frais de personnel s'élèvent à 58.333 euros par agent en 2010. Pour le SYMITAM, ces mêmes frais revenaient à 49.575 euros en 2009.

En général, les syndicats mixtes bénéficient de leurs propres moyens logistiques (bureaux, mobilier, matériel informatique, véhicules de services…). Dans le cas du SMTCO, les locaux appartiennent au Conseil Général qui les sous-loue au syndicat mixte.

E. LES PARTENAIRES DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT SRU

D'autres personnes morales, privées ou publiques, peuvent également être des partenaires privilégiés d'un Syndicat Mixte de Transport de type SRU et donc être invitées aux réunions qui les concernent. Ces partenariats sont notamment indispensables lors de réflexions sur la mise en place

d'une billettique ou d'une tarification intermodale, comme cela a été décrit dans la partie sur l'aspect juridique d'un SMT.

Les Conseils Régionaux, bien que rarement membres des Syndicats Mixtes existants, restent des interlocuteurs très impliqués dans les actions mises en place par ces derniers. Ainsi, la Région Poitou-Charentes s'est associée au SYMOD de Charente-Maritime afin de développer l'intermodalité entre leurs deux réseaux et en particulier sur la ligne La Rochelle-Rochefort, avec l'objectif d'obtenir une grille tarifaire cohérente.

Dans le cas du SYMOD de Charente-Maritime, les opérateurs des réseaux de transport participent à des réunions trimestrielles spécifiques (réseaux urbains, réseau interurbain et SNCF pour les TER). La Principauté de Monaco souhaitait pour sa part participer aux prises de décisions du SYMITAM (Alpes-Maritimes). En effet, elle est concernée par les flux de déplacements générés par les PTU du syndicat. Cependant, de par son statut juridique, elle n'a pu y adhérer mais reste tout de même un partenaire actif.

Le SMT des Bouches-du-Rhône a pour sa part comme partenaires de ses actions de transport le SMITEEB, le SITUBMP (Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Bassin Minier de Provence), les Chambres de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence Métropole et du Pays d'Arles, la DIRMED (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée), la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), l'Union des Transports Publics, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, la SNCF, RFF et la RTM (Régie des Transports de Marseille).

La Communauté de Communes de Moselle et Madon, bien que desservie par une ligne suburbaine gérée par le SMTS Nancy, a choisi de ne pas y adhérer pour des raisons financières. En effet, tout membre de ce Syndicat Mixte s'engage, d'après les statuts, à participer au déficit d'exploitation des lignes desservant son territoire. La Communauté de Commune a donc préféré être simplement un partenaire du Syndicat Mixte et ainsi participer tout de même aux décisions en rapport avec son territoire. De même, la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois est un partenaire de ce syndicat mais ne peut en être membre puisqu'elle n'a pas le statut d'AOT.

D'autres structures comme le Groupement des Autorités Responsable des Transports (GART), la Plate-forme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale (PREDIM) ou bien encore l'Observatoire Régional des Transports (ORT) de Picardie peuvent être des partenaires des différents Syndicats Mixtes de Transport comme ils le sont pour le SMTCO de l'Oise.

Un Comité des partenaires peut également être créé et regrouper des personnes morales comme les exploitants des services de transports collectifs, les associations d'usagers des transports individuels et collectifs, les associations de personnes à mobilité réduite ou encore les chambres de commerce et d'industrie.

Ainsi, le SMTCO a l'intention de réunir son premier comité des partenaires sous forme d'une réunion publique réunissant les transporteurs, les organisations syndicales ou les associations d'usagers. Cette rencontre n'a pas eu lieu avant, car le SMTCO a préféré mettre en place des actions notables afin de répondre aux mieux aux questionnements éventuels des partenaires. D'autre part, le syndicat mixte ayant déjà mené des études préalables sur les besoins et les envies des usagers, son objectif est plutôt actuellement d'obtenir un retour de la part des usagers sur les actions déjà mises en place.

III/ LE FINANCEMENT ET LE BUDGET DES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU

Les ressources d'un Syndicat Mixte sont de natures variables. Elles peuvent être constituées des contributions des membres, du Versement Transport Additionnel prélevé ou encore d'autres sources externes de financement, comme cela a été détaillé dans la Deuxième partie (IV.C.3). Le tableau suivant présente uniquement les ressources internes des syndicats.

Syndicat Mixte	Contributions des membres		Versement Transport Additionnel	
	Pourcentage	Montant	Pourcentage	Montant
SYMOD Charente-Maritime	**100 %**	166.835 € (2007)	**0 %**	-
SMITEEB Etang de Berre	**100 %**		**0 %**	-
SMTS Nancy	**100 %**		**0 %**	-
SMITAM Le Mans	**0 %**	-	**100 %**	159.000 € (2008)
SMTCH Hérault	**92 %**	52.319.973 € (2010)	**8 %**	4.300.000 € (2010)
SYMITAM Alpes-Maritimes	**100 %**	257.000 € (2010)	**0 %**	-
SMTCO Oise	**0 %**	-	**100 %**	10.000.000 € (?)
SMT Bouches-du-Rhône	**100 %**		**0 %**	-
SMIRT Nord-Pas-de-Calais	**100 %**	182.000 € env. (2009)	**0 %**	-
Fil Vert Hautes-Pyrénées	Du fait de sa création récente, le Fil Vert n'a pas encore établi son premier budget			

A. LE VERSEMENT TRANSPORT ADDITIONNEL

1/ L'instauration du VTA dans certains Syndicats Mixtes

Comme il a été vu dans la Deuxième partie dans la section concernant le Versement Transport Additionnel, le Versement Transport Additionnel est une ressource facultative définie par la loi SRU. Bien qu'il soit un élément important de la structure des Syndicats Mixtes de Transport SRU, il ne semble pas être l'unique élément poussant à la création d'un tel syndicat. En effet, en 2010, seuls trois des dix Syndicats Mixtes de Transport SRU existants ont choisi de prélever cette nouvelle taxe : le SMITAM du Mans, le SMTCO de l'Oise et SMTCH de l'Hérault.

La mise en place effective du VTA peut cependant prendre du temps, comme dans le cas de l'Hérault, qui a du relancer à plusieurs reprises les organismes collecteurs et les entreprises locales, et n'a donc pu récolter la totalité du VTA qu'après la troisième année de son existence. Ce problème s'est aussi posé dans le département de l'Oise, qui n'avait pu récupérer que 5.6 millions d'euros au 31 décembre 2007, soit un an après sa création. Ce montant s'est par la suite élevé à 10 millions d'euros

annuels, lorsque toutes les entreprises du territoire ont inscrit dans leurs statuts cette cotisation supplémentaire.

Le Syndicat Mixte de Nancy souhaitait initialement prélever du VTA sur son bassin de vie. Cependant, suite à une forte opposition des entreprises locales à cette nouvelle contrainte fiscale, il a renoncé à mettre en place ce prélèvement. Une étude montre que le montant annuel de VTA percevable aurait pu atteindre approximativement 700.000 euros.

Le VTA reste une ressource envisageable par les autres Syndicats Mixtes. En effet, on remarque que quatre syndicats ont prévu dans leurs statuts un éventuel prélèvement du VTA : le SMTS Nancy, le SYMITAM des Alpes-Maritimes, le SMIRT du Nord-Pas-de-Calais et le Fil Vert des Hautes-Pyrénées. Les Alpes-Maritimes n'ont pas pour projet d'instaurer un VTA puisque leurs actions actuelles ne nécessitent pas de ressources financières supplémentaires. Concernant le Fil Vert des Hautes-Pyrénées, sa récente création ne nous permet pas encore de savoir s'il compte prélever du VTA.

Le prélèvement du VTA reste une ressource instable puisqu'elle dépend du contexte économique du territoire. Ainsi, des licenciements massifs, dans le cas d'une situation économique défavorable, peuvent avoir un impact sur le montant de VTA prélevé.

2/ La part du VTA dans les ressources internes des Syndicats Mixtes

Le VTA constitue l'unique ressource interne pour deux Syndicats Mixtes parmi les trois ayant choisi d'instaurer cette taxe : le SMTCO de l'Oise et le SMITAM du Mans. Il représente ainsi dans le cas de l'Oise un total de 10 millions d'euros et dans le cas du Mans 159.000 euros annuels (soit respectivement 100% et 53% de leur budget de fonctionnement).

Le SMTCO de l'Oise a fait le choix politique du VTA, afin de ne pas demander de contributions financières à ses membres. Ce choix s'explique par la volonté de la part du syndicat d'une coordination des actions des AOT plutôt qu'une prise en charge de celles-ci. Dans le cas du SMTCH de l'Hérault, le VTA ne représente que 8% de ses ressources internes, ce qui représente 4.3 millions d'euros. Cela peut s'expliquer par une très forte contribution de la part du Conseil Général de l'Hérault, elle-même due au transfert de compétence opéré entre le département et le syndicat mixte.

3/ Les caractéristiques des VTA mis en place[1]

Comme expliqué dans la partie précédente, le VTA se calcule à partir de la masse salariale des entreprises locales. Un Syndicat Mixte de Transport de type SRU qui décide de prélever le Versement Transport Additionnel établit lui-même les taux qui seront établis sur son périmètre, dans la limite des dispositions établies par la loi. Ceci explique les différences observables au sein des trois syndicats mixtes prélevant actuellement du VTA.

[1] Cf. Direction de la réglementation du recouvrement et du service (DIRRES) :
- Lettre circulaire N° 2005-059 – *Taxe Syndicat Mixte – Création du SMITAM*
- Lettre circulaire N° 2004-030 – *Taxe Syndicat Mixte – Création du SMTCH*
Cf. Annexe n°2: Versement Transport 2010 dans l'Oise

- **Le Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM)**

Les taux de VTA appliqués sur le périmètre du SMITAM sont les mêmes depuis 2005. Les structures assujetties au VTA sont situées uniquement dans la Communauté de communes de l'Antonnière, et ce au taux de 0.50%. En effet, il n'est pas possible de prélever du VTA sur la Communauté Urbaine Le Mans Métropole car son Versement Transport est déjà au taux maximal de 1.80%.

- **Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH)**

Comme dans le cas du SMITAM, il n'est pas possible de prélever de VTA sur les agglomérations principales que sont Montpellier et Béziers. En effet, Montpellier Agglomération et la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée sont soumises respectivement à un Versement Transport de 1.80% et de 1%. Un taux variant de 0 à 0.50% est appliqué sur le reste des communes du périmètre du syndicat.

- **Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO)**

Les taux de VTA appliqués actuellement sur le périmètre du SMTC varient de 0.20% à 0.40% suivant les communes. Les Communautés d'Agglomération, ainsi que la commune de Méru, sont en effet assujettis à hauteur de 0.20% tandis que les communes de Pont-Sainte-Maxence et Noyon sont respectivement à 0.25% et 0.30%. Le reste des communes de l'espace à dominante urbaine est assujetti à un taux de 0.40%.

Le SMTCO a choisi de ne pas atteindre le taux maximal de VTA autorisé par la loi. D'un commun accord, les membres du syndicat mixte ont choisi de fixer la règle suivante : la somme des taux de VT et de VTA sur un territoire ne doit pas dépasser 0.80%.

Dans le cadre de l'élargissement des PTU des agglomérations membres à de nouvelles communes, le syndicat mixte a fait le choix de mettre en place un moratoire. Celui-ci retarde la mise en place du VTA sur ces communes, puisque celles-ci sont déjà nouvellement soumises au Versement Transport urbain.

B. LES CONTRIBUTIONS FINANCIERES DES MEMBRES DES SYNDICATS MIXTES

Les membres d'un Syndicat Mixte de Transport de type SRU décident d'un commun accord de leurs contributions respectives au budget. Le tableau suivant en montre la répartition :

Syndicat Mixte	Principe de répartition des contributions[1]	Répartition des contributions	Total des contributions
SYMOD - Charente-Maritime	Même participation pour les deux porteurs de projet (CG et CA La Rochelle) à l'origine, puis baisse de la participation de La Rochelle	- Conseil Général : **39%** - CA La Rochelle : **26%** - CA Pays Rochefortais : **13%** - SITU de Saintes : **11%** - CA Royan Atlantique : **11%**	150.650 € (2009)

[1] : **Cf. en annexe n°3 à 11** les statuts des différents Syndicats Mixtes de Transport de type SRU.

Syndicat Mixte	Principe de répartition des contributions[1]	Répartition des contributions	Total des contributions
SMITEEB - Etang de Berre	**AOTU :** fonction des lignes et des populations concernées	- CA Aix-en-Provence : **44%** - CU Marseille Provence Métropole : **30%** - CA Salon-Etang de Berre-Durance : **20%** - Conseil Général : **6%**	Pas de données disponibles
SMTS - Nancy	**Missions obligatoires :** au prorata de la répartition des sièges au Comité Syndical **Lignes suburbaines :** fonction de la ligne et des AOTU concernées	**Missions obligatoires :** - CU de Nancy : **50%** - Conseil Général : **43%** - CC de Pompey : **7%** **Lignes suburbaines :** - Liaison PTU Nancy/PTU Pompey : **1/3** pour chacun des trois membres - Lignes 12 et 14 : **2/3** pour le CG et **1/3** pour la CU de Nancy	Environ 4 M€ (2008)
SMITAM - Le Mans	Pas de contributions des membres jusqu'à présent (mais la répartition de ces contributions est prévue dans les statuts)	- Ligne de l'Antonnière : CC de l'Antonnière - Autres dépenses : **50%** pour chaque membre	-
SMTCH - Hérault	**Missions obligatoires :** au prorata de la répartition des sièges au Comité Syndical **Transport scolaire urbain :** 62% pour les CA et 38% pour le Conseil Général **Transport non urbain :** Conseil Général	- Conseil Général : **77.1%** - Montpellier Agglomération : **17.4%** - CA Béziers Méditerranée : **1.9%** - CA Bassin de Thau : **2.1%** - CA Hérault Méditerranée : **1.5%**	52.319.973 € (2010)
SYMITAM - Alpes-Maritimes	**AOTU :** fonction de la population du PTU et de l'assiette fiscale du VT	- Conseil Général : **33.3%** - CU Nice Côte d'Azur : **33.3%** (+ **2%** du Syndicat de Transport Bus Var Mer payé par la CU de Nice en 2010) - CA Sophia Antipolis : **13.3%** - SITP Cannes : **8.7%** - SMT Sillages : **6%** - CA Riviera Française : **3.3%**	257.000 € (2010)
SMTCO - Oise	Pas de contributions des membres		
SMT - Bouches-du-Rhône	-	- Conseil Général : **35%** - CU Marseille Provence Métropole : **35%** - SAN Ouest Provence : **8%** - CA Salon-Etang de Berre-Durance : **7%** - CA Ouest Etang de Berre : **6%** - CA Pays d'Aubagne : **6%** - CA Arles : **3%**	Pas de données disponibles
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	Proportionnel à l'assiette fiscale du VT	- Conseil Régional : **75%** - CU de Lille : **6.1%** - Conseil Général du Nord : **5.5%** - Conseil Général du Pas-de-Calais : **4%** - Autres AOTU ou syndicats : **9.4%**	182.000 € env. (2009)
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	Du fait de sa création récente, le Fil Vert n'a pas encore établi son premier budget		

Comme on peut le voir sur ce tableau, sept syndicats mixtes ont choisi de financer leur budget à travers la contribution de leurs membres. Pour six d'entre eux, ces contributions représentent même l'unique source de financement du syndicat. La répartition des contributions entre les membres est alors fonction de plusieurs critères :

- **La population :** la ventilation entre les contributions des AOTU est en effet basée sur le poids démographique de leur PTU
- **La desserte des territoires par les lignes du réseau de transport :** dans le cas du SMTS Nancy, les membres se sont répartis le financement de certaines lignes en fonction des communes desservies par celles-ci, la qualité de desserte d'une ligne pouvant être évaluée en fonction du nombre de kilomètres parcourus et du nombre de points d'arrêts. Le SMITEEB a, quant à lui, choisi de répartir les financements selon l'usage des différentes lignes de transport par les habitants de ses AOT membres.
- **L'assiette fiscale du VT dans chaque PTU**
- **La représentativité au sein du Comité Syndical**, qui dépend souvent lui-même des populations des AOT membres

D'autre part, la participation de l'AOT non urbaine principale dépend en grande partie de son degré d'investissement dans le syndicat mixte. Ainsi, c'est dans le cas d'une délégation totale de ses compétences, comme dans l'Hérault, que sa participation sera la plus importante. Dans les autres cas de syndicats mixtes de niveau départemental ou régional, elle reste également le premier contributeur financier, parfois à égalité avec l'agglomération principale. Enfin, concernant les périmètres plus restreints, sa participation est moindre voire nulle dans le cas où elle n'en est pas membre (SMITAM du Mans).

Certains Syndicats Mixtes de Transport stipulent dans leurs statuts qu'en cas de déficit d'exploitation, les membres s'engagent à participer financièrement à celui-ci.

Il est possible pour un Syndicat Mixte de Transport de type SRU, comme dans le cas de Nancy, de dissocier au sein de son budget les dépenses communes à tous les membres et celles plus spécifiques à certains territoires. Les AOTU touchées par ces dépenses spécifiques seront alors amenées à augmenter leurs contributions initiales afin de les faire financer par le syndicat mixte. Un syndicat peut également dissocier les financements liés aux compétences obligatoires d'une part aux compétences facultatives d'autre part.

Dans le cas du SYMITAM, la commune de Carros, initialement membre du Syndicat de Transport Bus Var Mer, a adhéré à la CU Nice Côte d'Azur en décembre 2009. Par délibération du SYMITAM du 14 décembre 2009, il a alors été établi que « le retrait de la commune de Carros ne permet[tait] plus au syndicat Bus Var Mer d'assurer la continuité du service public de transport »[1]. L'ensemble des services de transport du syndicat Bus Var Mer a donc été transféré pour l'année 2010 à la CU Nice Côte d'Azur et sa contribution annuelle prise en charge par cette même CU.

Le SMTS de Nancy sera probablement contraint, si son budget continue de croître, d'augmenter les contributions de ses membres, du fait du choix politique de ne pas instaurer de VTA sur le territoire. D'autre part, les Communautés de communes de Moselle et Madon et des Pays du

[1] Cf. Délibération n°4 du Comité Syndical du 14 décembre 2009 : Modification des cotisations de NCA et Bus Var Mer suite à l'intégration de Carros à Nice Côte d'Azur.

Sel et du Vermois bénéficient d'une desserte par les lignes du SMTS, sans pour autant contribuer à l'exploitation de ces dernières, ce qui constitue un surcoût pour le syndicat et en particulier pour le Conseil Général qui doit donc combler cette absence de financement.

On constate par ailleurs que la part des contributions des membres dans le budget de fonctionnement peut varier énormément selon le syndicat mixte. Ainsi, en 2008, les contributions des AOT membres représentaient 84% du budget de fonctionnement du SMTCH de l'Hérault. Dans le cas du SYMOD de Charente-Maritime, ce taux tombe à 35%.

C. LES AUTRES FINANCEMENTS PERÇUS PAR LES SYNDICATS MIXTES

Syndicat Mixte	Subventions notables
SYMOD Charente-Maritime	Région Poitou-Charentes[1] : - subvention annuelle de 33.000 € au titre de son fonctionnement général - subvention de 7.000 € au titre de l'étude de son système billettique (soit 50%) en 2009
SMITEEB Etang de Berre	Etat ou autres collectivités (ponctuelles)
SMTS Nancy	-
SMITAM Le Mans	-
SMTCH Hérault	-
SYMITAM Alpes-Maritimes	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Fonds Européen de Développement Régional : 150.000€ en 2010 Etat (ponctuelle) : 59.000€ en 2010 Subvention du SM Méditerranée
SMTCO Oise	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
SMT Bouches-du-Rhône	-
SMIRT Nord-Pas-de-Calais	-
Fil Vert Hautes-Pyrénées	-

En complément des ressources que sont le VTA et/ou les contributions des membres, des subventions peuvent aussi participer au financement du syndicat mixte.

Elles ont souvent pour origine le Conseil Régional ou Départemental, dans le cas où celui-ci n'est pas membre du syndicat. Ainsi, le SYMOD de Charente-Maritime reçoit tous les ans une subvention de la Région Poitou-Charentes, qui était de 33.000€ en 2007. De même, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur participe occasionnellement au budget du SYMITAM des Alpes-Maritimes.

L'Etat peut également contribuer au budget du Syndicat Mixte de Transport, mais de manière plus ponctuelle. C'est encore le cas du SYMITAM, qui a pu bénéficier en 2010 d'un soutien financier de 59.000€ dans le cadre d'un appel à projet intitulé « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » et qui s'étalera sur les trois prochaines années.

[1] : **Cf Annexe n°12** : *Commission permanente du Conseil Régional* (Réunion du 23/03/09)

L'Union Européenne peut également être un financeur de projets, notamment à travers le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), qui a octroyé en 2010 une aide de 150.000€ au SYMITAM afin de l'aider à développer son système d'information multimodale.

Des Etablissements Publics à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) peuvent aussi participer, comme par exemple l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), dans le cas du SMTCO de l'Oise ou du SMT des Bouches-du-Rhône. L'agence a notamment participé pour ce dernier au financement de l'installation de filtres à particules sur ses véhicules. Des partenaires plus inattendus, comme le Syndicat Mixte Méditerranée Alpes dans le cas du SYMITAM des Alpes-Maritimes, peuvent également apporter une aide budgétaire.

Dans les statuts, sont enfin mentionnés toutes les autres sources possibles de financements : revenus biens meubles et immeubles, sommes reçues en échange d'un service, dons et legs, produit des taxes, redevances et contributions, produit des emprunts…

D. LES BUDGETS DES DIFFERENTS SYNDICATS MIXTES

Il est important d'étudier le budget sur lequel les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU étudiés s'appuient. Les montants des budgets peuvent être très différents d'un syndicat mixte à l'autre, en fonction du périmètre d'action, des compétences prises en charge et de l'importance du réseau de transport ou des lignes éventuellement gérés par le syndicat.

Cependant, les informations budgétaires n'étant pas toujours disponibles, notamment dans le cas des syndicats mixtes les plus récents (SMT Bouches-du-Rhône, SMIRT du Nord-Pas-de-Calais et Fil Vert des Hautes-Pyrénées), les budgets de certains syndicats ne pourront pas être traités. Il est tout de même intéressant de tirer des informations des données qui nous sont accessibles.

1/ Un budget de fonctionnement prépondérant

On constate ainsi à travers cette étude que les budgets des syndicats mixtes sont essentiellement composés du budget de fonctionnement. Ainsi, dans le cas du SMITEEB de l'Etang de Berre, du SMITAM de l'agglomération mancelle, du SMTCH de l'Hérault, du SYMITAM des Alpes-Maritimes ou du SMTCO de l'Oise, le budget de fonctionnement représente plus de 85% du budget total du syndicat.

Cette prépondérance des dépenses de fonctionnement est particulièrement importante dans le cas des syndicats mixtes ayant pris en charge la compétence facultative d'organisation des services de transport, ce qui concerne actuellement quatre d'entre eux. Dans ce cas-là, l'organisation des services de transport, lourde et complexe, nécessite dans un premier temps un budget conséquent et prend souvent le pas sur les autres dépenses du syndicat.

Cependant, cette part du budget de fonctionnement est moindre dans le cas du SYMOD, celui-ci effectuant en effet de nombreuses opérations d'investissement.

2/ Des recettes issues essentiellement des contributions des membres ou du Versement Transport Additionnel

Comme on a pu le voir dans la partie précédente, on constate que les recettes des syndicats mixtes proviennent essentiellement du prélèvement du VTA ou de contributions financières de la part des AOT membres. Ainsi, dans le cas du SMTS de Nancy, près de 90% des recettes de fonctionnement sont issues des contributions des membres.

D'autre part, une partie des recettes des syndicats mixtes est également issue de participations plus ponctuelles de la part d'autres collectivités, comme la Région ou le Département, dans le cas où ceux-ci ne font pas partie des AOT membres du syndicat. L'Europe peut également participer, notamment à travers le FEDER.

A cela s'ajoute parfois l'existence d'un excédent annuel de fonctionnement, comme dans le cas du SYMOD de Charente-Maritime. Depuis sa création, ce syndicat connaît en effet un excédent de fonctionnement suffisamment important pour ne pas nécessiter l'instauration d'un VTA.

3/ Détail des budgets des différents syndicats mixtes

Le tableau suivant présente les budgets des Syndicats Mixtes de Transport de type SRU étudiés. Les trois syndicats mixtes les plus récents, ceux des Bouches-du-Rhône, du Nord-Pas-de-Calais et des Hautes-Pyrénées, ne sont pas présentés dans ce tableau, leurs données budgétaires n'étant pas accessibles. D'autre part, dans le cas de certains syndicats mixtes, seules les informations disponibles ont été mises dans le tableau, ce qui explique le non équilibre apparent de certains budgets.

<table>
<tr><th rowspan="2">Syndicats Mixtes</th><th rowspan="2">Budget[1] (2008, sauf si précisé)</th><th colspan="2">Recettes (2008, sauf si précisé)</th><th colspan="2">Dépenses (2008, sauf si précisé)</th></tr>
<tr><th>Fonctionnement</th><th>Investissement</th><th>Fonctionnement</th><th>Investissement</th></tr>
<tr><td rowspan="3">SYMOD - Charente-Maritime</td><td colspan="5">Certaines données relatives au SYMOD n'étant pas disponibles, les recettes et dépenses ci-dessous sont incomplètes et concernent parfois des années différentes. Ces données permettent cependant de donner une idée des montants concernés.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">709.000€</td><td>Contributions (2009) : 150.650€
Excédent annuel de fonctionnement: 202.000€
Subvention Région (2009) : 40.000€</td><td>Données non disponibles</td><td>Charge de maintenance du Système d'Information des Voyageurs (2009) : 25.800€HT
Charges de personnel (2009) : 200.000€ env.
Charges courantes (2009)</td><td>Opérations d'investissement sous mandat : 95% du budget d'investissement en 2008</td></tr>
<tr><td colspan="4">Budget de fonctionnement : 404.000€ env. (57%)
Budget d'investissement : 305.000€ env. (43%)</td></tr>
<tr><td rowspan="3">SMITEEB - Etang de Berre</td><td colspan="5">Certaines données relatives au SMITEEB n'étant pas disponibles, les recettes et dépenses ci-dessous sont incomplètes</td></tr>
<tr><td rowspan="2">19M€ env.</td><td colspan="2">Données non disponibles</td><td>Charges d'exploitation : 12M€</td><td>Données non disponibles</td></tr>
<tr><td colspan="4">Budget de fonctionnement : 16M€ env. (85%)
Budget d'investissement : 3M€ env. (15%)</td></tr>
</table>

[1] Cf. *Les Syndicats Mixtes SRU : Cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires*. CETE Nord Picardie – 2010

Syndicats Mixtes	Budget[1] (2008, sauf si précisé)	Recettes (2008, sauf si précisé)		Dépenses (2008, sauf si précisé)	
		Fonctionnement	**Investissement**	**Fonctionnement**	**Investissement**
SMTS - Nancy	*Certaines données relatives au SMTS n'étant pas disponibles, les données ci-dessous sont incomplètes*				
	6,18M€	**Contribution membres :** 4M€ env.	Emprunts, amortissements et virements depuis section de fonctionnement	**Contribution forfaitaire versée à l'exploitant pour l'insuffisance des recettes :** 1,97M€	**Immobilisations:** 1,44M€ **Remboursement d'emprunts :** 275.000€
		Budget de fonctionnement : 4,46M€ (72%) - **Budget d'investissement :** 1,72M€ (28%)			
SMITAM - Le Mans	*Certaines données relatives au SMITAM n'étant pas disponibles, les données ci-dessous sont incomplètes*				
	322.000€	**VTA :** 159.000€	Données non disponibles		
		Budget de fonctionnement : 274.000€ env. (85%) **Budget d'investissement :** 48.000€ env. (15%)			
SMTCH[1] - Hérault	72.694.781€ (2010)	**Contributions membres :** 52.319.973€ **VTA :** 4,3M€ **Recettes de transport**: 5,4M€ **Produits de gestion courante :** 403.803€ **Résultat anticipé 2009 :** 7.439.503€	**Amortissement:** 176.600€ **Prélèvement sur la section de fonctionnement:** 2.520.500€ **Résultat anticipé 2009 :** 134.402€	**Actions de transport :** 63.023.869€ **Personnel :** 2.658.210€ **Moyens de fonctionnement :** 1.372.280€ **Amortissement :** 176.600€ **Autres charges de gestion :** 81.100€ **Charges exceptionnelles :** 30.000€ **Autofinancement:** 2.520.500€ **Autres :** 720€	Equipement des points d'arrêt, mise en œuvre de l'équipement billettique des cars…
		Budget de fonctionnement : 69.863.279€ (96%) **Budget d'investissement :** 2.831.502€ (4%)			
SYMITAM[2] - Alpes-Maritimes	791.570€ (2010)	**Subvention du FEDER pour le SIM :** 150.000€ **Subvention de l'Etat:** 59.000€ **Contributions membres:** 257.000€ **Excédent de fonctionnement de l'exercice 2009 :** 256.492€ **Autres :** 1.500€	**Dotations, fonds divers, réserves :** 536€ **Solde d'exécution reporté :** 53.652€ **Opérations :** 13.390€	**SIM[3] Voyageur :** 258.000€ (données), 60.000€ (exploitation) **Mise à jour plan du réseau :** 15.000€ **Tarification multimodale et interopérabilité billettique :** 28.000€ (assistance à maîtrise d'ouvrage), 36.000€ (études) **Communication :** 160.000€ **Charges courantes :** 62.000€ **Personnel :** 104.000€ **Autres :** 992€	**Assistance à maîtrise d'ouvrage (SIM) :** 39.200€ **Etudes de la gamme tarifaire :** 22.000€ **Matériel (bureau et informatique) :** 6.300€ **Autres :** 78€
		Budget de fonctionnement : 723.992€ (91%) **Budget d'investissement :** 67.578€ (9%)			
SMTCO - Oise	10M€	**Versement Transport Additionnel :** 10M€		**Charges de personnel :** 2M€ **Prestations de services (centrale d'information) :** 2M€ **Subventions versées aux AOT :** 6M€	
		Budget de fonctionnement : 8,5M€ (85%) **Budget d'investissement :** 1,5 M€ (15%)			

[1] Cf. *Rapport du Comité Syndical du SMTCH* – Délibération n°8 : Budget primitif 2010 – 05/03/2010
[2] Cf. *Rapport du Comité Syndical du SYMITAM* – Délibération n°4 : Budget Primitif 2010 – 05/02/2010
[3] SIM : Système d'Information Multimodale

Ainsi, on constate à travers ce tableau que les budgets des syndicats mixtes actuels s'échelonnent entre 322.000 € dans le cas du SMITAM du Mans et quasiment 73 millions d'euros dans le cas du SMTCH de l'Hérault. Comme il a été vu précédemment, ceci peut s'expliquer par le transfert de compétence important donc le syndicat fait l'objet.

D'autre part, on remarque dans ce tableau que les dépenses de fonctionnement ou d'investissement correspondent essentiellement aux frais suivants :

- **Actions de transport** : maintenance du Système d'Information Voyageur (SIV), Système d'Information Multimodale (SIM) Voyageur, tarification, billettique, mise à jour des plans de réseau, subventions versées aux AOT mettant elles-mêmes en place des actions de transport…
- **Frais de personnel**
- **Charges courantes** : ce qui correspond, dans le cas du SYMITAM, aux frais liés à l'informatique et à la maintenance (loyers, charges locatives, télécommunications, honoraires, missions…)
- **Communication**
- **Paiement des prestataires** : maintenance des logiciels de comptabilité et de paie, mise à jour du site internet, hébergement du site…
- **Contribution forfaitaire versée à l'exploitant pour l'insuffisance des recettes** : ce qui représente en l'occurrence une part non négligeable des dépenses de fonctionnement du Syndicat Mixte de Transport de Nancy.
- **Immobilisations corporelles :** acquisition de matériel roulant ou de matériel divers dans le cas du SYMITAM
- **Remboursement d'emprunts**
- **Amortissement**
- **Autofinancement :** qui correspond dans les recettes aux « prélèvements sur la section d'investissement ».

Les dépenses d'investissement sont d'autant plus importantes que le syndicat mixte est récent. En effet, dans le cas du SYMITAM, ces dépenses d'investissement se sont révélées substantielles lors du lancement des activités du syndicat (aménagement des locaux, élaboration du réseau informatique, achat de mobilier et des voitures, réalisation du site internet…) et représentaient en 2006 près de 85% du budget d'investissement. Depuis, les dépenses d'investissement de ce syndicat se sont réparties au profit des projets de transport mis en place (plan de lignes, système d'information multimodale…).

IV/ LES ACTIONS MISES EN PLACE PAR LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT SRU

A. LES RESEAUX EXISTANTS OU MIS EN PLACE SUR LE TERRITOIRE DES SYNDICATS MIXTES

Les Syndicats Mixtes de Transport, à travers les compétences qu'ils impliquent, permettent de mieux coordonner les réseaux de transport présents sur leurs périmètres, et éventuellement d'en créer de nouveaux. En 2010, seuls quatre des syndicats mixtes existants ont choisi de mettre en place eux-mêmes un réseau de transport. Ceux-ci seront traités plus précisément dans la section sur les compétences facultatives prises en charge par les syndicats mixtes.

Le tableau suivant permet de visualiser les réseaux de transport existant actuellement sur les périmètres des syndicats mixtes de transport. Il peut être intéressant de différencier parmi ceux-ci les réseaux gérés par les AOT membres du syndicat et ceux présents sur son territoire de compétence, mais dont les AOT qui les gèrent ne sont pas membres du syndicat.

On constate également dans le tableau ci-dessous que la plupart de ces réseaux de transport proposent des lignes de Transport à la Demande[1] (TAD), que ce soit en urbain ou en interurbain.

Syndicats mixtes	Réseaux gérés par le SMT	Réseaux situés sur le périmètre du SMT et gérés par des AOT membres		Réseaux sur le périmètre mais gérés par d'autres AOT (autres que TER)
SYMOD - Charente-Maritime		**4 urbains :** **1 interurbain :**	RTCR – CA de La Rochelle* R'bus – CA du Pays Rochefortais* Cara'bus – CA Royan Atlantique* Buss – SITU Saintes* Les Mouettes – CG Charente-Maritime*	
SMITEEB - Etang de Berre	**1 urbain :** Les Bus de l'Etang*	**3 urbains :** **1 interurbain :**	RTM – CU Marseille Provence Métropole Aix en Bus – CA du Pays d'Aix-en-Provence* Libébus – CA Salon-Etang de Berre-Durance* Cartreize – CG Bouches-du-Rhône	
SMTS - Nancy	**1 interurbain :** Sub	**2 urbains :** **1 interurbain :**	STAN – CU du Grand Nancy* Le Sit – CC du Bassin de Pompey* TED – CG de Meurthe-et-Moselle	
SMITAM - Le Mans	**1 interurbain :** Ligne de l'Antonnière	**1 urbain :**	SETRAM – CU Le Mans Métropole*	
SMTCH - Hérault	**1 interurbain :** Hérault Transport	**4 urbains :**	TAM – CA Montpellier Agglomération Bus Occitan – CA Béziers Méditerranée Totem – CA du Bassin de Thau Cap'Bus – CA Hérault Méditerranée*	**1 urbain :** Lunel

[1] : Le Transport à la Demande est un service de transport collectif ayant la particularité d'être réalisé par des véhicules de petite taille ou par des taxis qui ne suivent pas en général d'itinéraires ou d'horaires fixes. Un opérateur se charge alors de la réservation, de la planification et de l'organisation des trajets, afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs.

Syndicats mixtes	Réseaux gérés par le SMT	Réseaux situés sur le périmètre du SMT et gérés par des AOT membres	Réseaux sur le périmètre mais gérés par d'autres AOT (autres que TER)
SYMITAM - Alpes-Maritimes		**6 urbains :** Ligne d'Azur – CU Nice Côte d'Azur* Envibus – CA Sophia Antipolis* Compagnie Transports Riviera – CA Riviera Française* Bus Azur – SITP Cannes Bus Varmer – STP Bus Varmer Sillages – SMTP Sillages* **1 interurbain :** CG Alpes-Maritimes*	
SMTCO - Oise		**10 urbains :** Tub – CA du Beauvaisis* Stac – CA de Creil TIC – CA de la Région de Compiègne* Chantilly, Pont-Sainte-Maxence, Senlis, Méru (TAD), Liancourt, Noyon et Crépy-en Valois **1 interurbain :** CG Oise **1 réseau TER :** CR de Picardie	**4 lignes de TAD :** CC du Pays de Thelle CC Brèche et Noye CC Picardie vert CC des 2 Vallées
SMT - Bouches-du-Rhône		**6 urbains :** RTM – CU Marseille Provence Métropole STAR – CA Arles-Crau-Camargue-Montagnette Bus du Soleil – CA du Pays de Martigues* Libébus – CA Salon Etang de Berre Durance* Bus de l'Agglo – CA du Pays d'Aubagne et de l'Etoile* Ouest Provence le Bus – SAN Ouest Provence* **1 interurbain :** Cartreize – CG Bouches-du-Rhône	**4 urbains :** Aix en Bus – CA Pays d'Aix* Interbus – SITUBMP[1] Bus de l'Etang – SMITEEB* Ciotabus – La Ciotat*
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais		**10 urbains :** Transpole – CU de Lille* DK'Bus – CU de Dunkerque* Artis – CU d'Arras* Transports Urbain du Cambrésis – CA de Cambrai TCRB – CA du Boulonnais Transvilles – SM Valenciennes* TUB – SM du Douaisis* Stibus – SM Val de Sambre Opale Bus – SM du Calaisis Tadao – SMT Lens-Liévin-Hénin-Carvin-Béthune **2 interurbains :** Les Bus Colvert – CG du Pas-de-Calais Arc-en-Ciel – CG du Nord **1 réseau TER :** CR du Nord-Pas-de-Calais	**2 urbains :** CasoBus – CA Saint-Omer Touquet-Paris-Plage
Fil Vert - Hautes-Pyrénées		**2 urbains :** Alezan – CA du Grand Tarbes City Bus – Ville de Lourdes **1 interurbain :** Maligne – CG Hautes-Pyrénées*	**2 interurbains :** City Cab – Cauterets Altibus – Saint-Lary-Soulan

[1] : SITUBMP : Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Bassin Minier de Provence

* : Réseaux incluant des lignes de Transport à la Demande (TAD)

B. LES SYSTEMES MIS EN PLACE OU SUBVENTIONNES PAR LES SYNDICATS MIXTES DANS LE CADRE DES COMPETENCES OBLIGATOIRES

1/ Coordination des services de transport

La coordination des services de transport des différentes AOT, au sein d'un Syndicat Mixte de Transport de type SRU peut se décliner en plusieurs actions.

L'action principale consiste à harmoniser les horaires des différents réseaux de transport, pour permettre aux usagers d'effectuer des correspondances non chronophages. Pour faciliter ces correspondances, les AOT peuvent aussi mettre en place des pôles d'échanges. Enfin, pour achever la coordination entre les réseaux, les AOT membres peuvent développer une billettique et une tarification multimodale, ce que nous verrons par la suite.

2/ Information multimodale des usagers

L'information multimodale des usagers se décline elle aussi en plusieurs actions que le tableau suivant répertorie. Ce tableau n'a pas un but exhaustif, il ne recense que les actions notables mises en places ou gérées par les syndicats mixtes :

Syndicats Mixtes	Calculateur d'itinéraire (avec périmètre concerné)	Centrale de mobilité	Système d'information des voyageurs
SYMOD - Charente-Maritime	**www.passpartout17.org** (Département) bus, car, train, bus de mer, vélo et navette électrique	Plateforme d'information depuis 2009 par la CA de la Rochelle, à laquelle doit se joindre le CG. Portail unique de renseignement : horaires, tarifs, perturbations des réseaux...	Mise en place de panneaux d'information dans les pôles d'échanges : horaires des cars ou bus, perturbations des réseaux, actualités commerciales…
SMITEEB - Etang de Berre	**www.lepilote.com** (Département) train, tram, bus, car, métro	Mise en place d'un numéro vert pour la réservation du TAD Icibus	Système d'information en temps réel pour les usagers
SMTS - Nancy	Projet en cours à l'échelle du département de Meurthe-et-Moselle, il sera piloté par le SMTS et le CG	Mise en place d'un numéro de téléphone par le SMTS pour obtenir des informations sur le réseau SUB (coût d'un appel local)	Mise en place de girouettes sur les bus du réseau SUB
SMITAM - Le Mans	**www.setram.fr** (CU Le Mans Métropole) bus et tramway		
SMTCH - Hérault	Seulement sur la CA Montpellier Agglomération		
SYMITAM - Alpes-Maritimes	Projet en cours, à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur		Financement d'un système d'information multimodale dès 2010 : horaires, temps d'attente, perturbations, suivi statistique…
SMTCO - Oise	Projet à l'échelle du département de l'Oise qui intégrera le covoiturage	Mise en place d'un numéro azur pour la réservation des TAD en place sur le département	Projet SISMO : installation de panneaux dynamiques aux principaux points d'arrêts, bornes interactives, abribus intelligents, accès au système billettique et information sur les prochains passages par Flashcode

Syndicats Mixtes	Calculateur d'itinéraire (avec périmètre concerné)	Centrale de mobilité	Système d'information des voyageurs
SMT - Bouches-du-Rhône	**www.lepilote.com** (Département) train, tramway, bus, car et métro	Numéro de renseignement sur les lignes départementales, express régionales et les « navettes blanches », rénovation du système Le Pilote prévue en 2010 : information en temps réel par mail ou SMS sur les horaires, le trafic ou le stationnement.	Envoi de SMS et mails en cas de perturbations sur les navettes par autoroute, les navettes Aix-Marseille et Aubagne-Marseille et celles desservant certaines zones d'activités
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	**www.transpole.fr** (CU de Lille) bus, car, tramway, TER, TGV, métro et taxi (antérieur au SMT)		
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	**www.mobimipy.fr** (Région Midi-Pyrénées) bus, car, train et métro		

De nombreux syndicats mixtes ont mis en place ou participent à des calculateurs d'itinéraire. Un calculateur d'itinéraire est un service proposé sur un site internet, permettant à un usager ayant indiqué une origine, une destination et un horaire, de connaître quels modes de transports sont à sa disposition pour effectuer son déplacement. Certains calculateurs d'itinéraire se limitent à une AOT, comme c'est le cas pour la Communauté Urbaine du Mans. D'autres calculateurs d'itinéraire, comme celui des Bouches-du-Rhône, intègrent le réseau de car du département ainsi que le train, le tram, le métro ou le bus. Le SMTCO de l'Oise projette quant à lui d'intégrer au sein de son calculateur d'itinéraire, en plus des modes de transport en commun classiques, le covoiturage.

Le concept de centrale de mobilité est aussi développé par certains syndicats mixtes. Ce concept peut revêtir l'appellation de plateforme de mobilité, comme c'est le cas en Charente-Maritime, ou encore d'agence de mobilité. Derrière ces termes, plusieurs types de services sont proposés :

- Centrale téléphonique pour renseigner les usagers sur les horaires, les réseaux, les tarifs ainsi que les perturbations des réseaux
- Centrale de réservations pour les éventuelles lignes de TAD présentes sur le territoire du syndicat mixte
- Mise à disposition de fiches horaires intégrant plusieurs réseaux

La mise en place de telles structures à l'échelle du syndicat mixte permet de mutualiser certains coûts et problèmes techniques entre les AOT. Cette mutualisation a notamment été une des motivations à la création de TAD par les AOTU de l'Oise, subventionné par le SMTCO, puisque celui-ci a mis en place un numéro azur unique de réservation de TAD. Les AOTU isariennes ont ainsi pu développer des services de TAD au sein de leurs propres PTU, sans avoir à se soucier de l'interface à mettre en place entre les usagers et le(s) transporteur(s), celle-ci étant à la charge du SMTCO.

Enfin, d'autres services ont été mis en place par les syndicats mixtes ou les AOT afin d'améliorer l'information des usagers :

- Des panneaux d'information dynamiques : ces panneaux d'affichage électroniques lumineux, situés aux arrêts des réseaux de transport, permettent d'informer les usagers sur l'état du réseau : horaire du prochain service, éventuelles perturbations et toute autre information utile aux usagers.
- Des girouettes dans les véhicules : les girouettes sont des panneaux d'affichage électroniques, situées à l'intérieur des véhicules, le plus régulièrement à l'avant, au-dessus du pare-brise, permettant aux usagers d'être informés sur la ligne et la direction desservie pas le véhicule.
- Des alertes SMS et/ou mail pour informer les usagers sur les éventuelles perturbations des réseaux ou bien encore sur les nouvelles gammes tarifaires.

Toutes ces actions peuvent être mises en place par les AOT en dehors de la structure qu'est le Syndicat Mixte de Transport de type SRU. Néanmoins, il apparait que ce type de structure joue un rôle de catalyseur pour de nombreux projets.

3/ Intégration tarifaire entre réseaux par la billettique et la tarification

Les deux tableaux suivants présentent les différents systèmes de billettique et de tarification proposés par les Syndicats Mixtes de Transport existant actuellement :

Syndicats Mixtes	**Utilisation occasionnelle**		**Utilisation fréquente (abonnements)**		**Spécificité de la Billettique**
	Support	**Réseaux interopérables**	**Support**	**Réseaux interopérables**	
SYMOD - Charente-Maritime	**Titre magnétique :** Pass'Partout 17 (mis en place par le SYMOD)	**- Réseau urbain :** CA de la Rochelle (y compris vélos, bus de mer et bateau électrique) CA du Pays Rochefortais CA Royan Atlantique SITU de Saintes **- Réseau interurbain :** Majorité du réseau départemental et ligne TER La Rochelle-Rochefort	**Carte à puce :** Pass'Partout 17 (mis en place par le SYMOD)	**- Réseau urbain :** CA de la Rochelle (y compris vélos, bus de mer et bateau électrique) CA du Pays Rochefortais CA Royan Atlantique SITU de Saintes **- Réseau interurbain :** Contremarque délivrée sur le réseau départemental et la ligne TER La Rochelle-Rochefort	-
SMITEEB - Etang de Berre	**Titre magnétique**	Réseau des Bus de l'Étang	**Carte à puce** : Cartreize (mis en place par le CG)	Réseau départemental et certains réseaux urbains (délivrance d'une contremarque)	-
			Titre combiné (mis en place par la Région)	Réseau des Bus de l'Etang, réseau TER et réseau urbain de Marseille Métropole	
SMTS - Nancy	**Titre magnétique**	**- Réseau urbain :** CU du Grand Nancy CC du Bassin de Pompey **- Réseau interurbain :** Réseau géré par le SMT	**Carte à puce** : Simplicité	**- Réseau urbain :** Réseau du SMT CU du Grand Nancy CC du Bassin de Pompey **- Réseau interurbain :** Réseau TER de Lorraine	Recharge de la carte Simplicité sur internet

Syndicats Mixtes	Utilisation occasionnelle		Utilisation fréquente (abonnements)		Spécificité de la Billettique
	Support	Réseaux interopérables	Support	Réseaux interopérables	
SMITAM - Le Mans	**Titre papier**	**Réseau urbain :** CU Le Mans Métropole En cours pour la ligne de l'Antonnière	**Carte à puce**	**Réseau urbain :** CU le Mans Métropole **Réseau interurbain :** En cours pour la ligne de l'Antonnière	-
SMTCH - Hérault	**Titre magnétique**	**- Réseau urbain :** CA Montpellier **- Réseau interurbain :** Réseau départemental	**Carte à puce** : (mis en place par le CG de l'Hérault)	**- Réseau urbain :** CA de Montpellier CA Béziers Méditerranée CA du Bassin de Thau (contremarque) **- Réseau interurbain :** Réseau départemental	-
SYMITAM - Alpes-Maritimes	**Titre magnétique:** Ticket Azur (mis en place par le SYMITAM en 2008)	**Avec une contremarque : - Réseau urbain :** CU Nice-Côte-d'Azur CA Sophia Antipolis Principauté de Monaco **- Réseau interurbain :** Réseau départemental	**Carte à puce** : Carte Azur (expérimentation en cours, mise en place en septembre 2010)	**- Réseau urbain :** CU Nice Côte d'Azur CA Sophia Antipolis Principauté de Monaco **- Réseau interurbain :** Réseau départemental	Recharge de la carte Azur sur Internet
SMTCO - Oise	-	Réflexion en cours	Carte à puce prévue en septembre 2011	Tous les réseaux payants du département, lorsque le système sera mis en place	Future carte: téléchargement des titres sur un portable nouvelle génération, paiement en ligne
SMT - Bouches-du-Rhône	-	Réflexion en cours	**Carte à puce** : Ticketreize (mis en place par le CG en 2002)	Réseau départemental et certains réseaux urbains (seulement avec une contremarque)	-
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	Titres de transports interopérables au sein même des différents SMT et AOT composant le SMIRT, mais pas encore interopérables sur l'ensemble de la Région		- Au sein de certains SMT du SMIRT, qui ont leur propre système de carte à puce - Entre certaines AOT membres du SMIRT - Entre le réseau régional et certains réseaux urbains (Pass régional Fideli'TER+) (permet également un accès à certains parkings à vélos sécurisés)		Prélèvements automatiques pour certains abonnements et systèmes billettiques
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	Projet de renouvellement du système billettique	Absence d'interopérabilité entre les différents réseaux	Projet de renouvellement du système billettique	Absence d'interopérabilité entre les différents réseaux	-

Syndicats Mixtes	Tarification unique ou unifiée entre les AOT membres	Coordination avec le Conseil Régional pour le réseau TER
SYMOD - Charente-Maritime	Tarification unifiée à l'ensemble des réseaux de transports du SMT.	Tarification unifiée entre certaines AOTU et la Région pour certains abonnements ainsi que pour des voyages occasionnels sur ligne TER entre La Rochelle et Rochefort
SMITEEB - Etang de Berre	Tarification unique sur le réseau des Bus de l'Etang. Réflexion en cours pour une coordination tarifaire avec le CG des Bouches-du-Rhône.	Tarification unifiée entre certaines AOTU et la Région pour les abonnements travail et les étudiants
SMTS - Nancy	Tarification unique sur les réseaux STAN, Sub et Sit. Cette tarification unique ne s'étend pas au réseau du Conseil Général.	Tarification unifiée entre certaines AOTU et la Région concernant les abonnements mensuels à charger sur la carte Simplicité
SMITAM - Le Mans	Tarification unifiée en cours entre le réseau de la CU Le Mans Métropole et la ligne de l'Antonnière	Tarification unifiée entre certaines AOTU et la Région pour les abonnements travail
SMTCH - Hérault	Tarification unifiée sur l'ensemble des réseaux du SMT pour les abonnements. Tarification unifiée uniquement entre le Conseil Général et la CA de Montpellier pour les titres de transports occasionnels	Tarification unifiée entre certaines AOTU concernant tous les usagers pour des abonnements mensuels
SYMITAM - Alpes-Maritimes	Mise en place progressive d'une tarification unifiée	Tarification unifiée entre certaines AOTU pour les abonnements travail et les étudiants
SMTCO - Oise	Réflexion en cours	Pas de coordination actuellement
SMT - Bouches-du-Rhône	Réflexion en cours pour une tarification unifiée à l'échelle du département (étude tarifaire effectuée). Mise en place d'un abonnement hebdomadaire permettant de voyager sur le réseau du département ainsi que sur certains réseaux urbains.	Tarification unifiée entre certaines AOTU pour les abonnements travail et les étudiants
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	Réflexion en cours	Tarification unifiée entre certaines AOTU et la Région pour les abonnements travail
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	Réflexion en cours	Tarification unifiée pour les abonnements travail sur le réseau de transport de la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes

- **Tarification unifiée et unique**

Les AOT participant à une tarification unifiée permettent à l'usager d'utiliser leurs réseaux de transports, en ayant un titre de transport commun à ces AOT. La tarification mise en place est alors plus intéressante économiquement que la somme des deux titres de transports de chaque réseau

pour l'usager. Une tarification est dite unifiée, et non unique, quand le titre transport dépend de la nature du déplacement : réseaux empruntés et/ou zones tarifaires traversées.

La tarification est dite unique lorsque le titre de transport ne dépend pas du déplacement. Un seul titre de transport permet donc à l'usager d'emprunter tous les réseaux participant à cette tarification unique, quelle que soit la distance parcourue.

- **Systèmes de tarifications uniques ou unifiées**

La tarification et la billettique sont deux sujets extrêmement liés, auxquels les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU doivent répondre. Ces actions relèvent en effet des compétences obligatoires de ces syndicats.

Plusieurs syndicats mixtes ont pour ambition d'aboutir à un système équivalent à l'ancienne Carte Orange d'Ile-de-France (système de tarification unifiée sur l'ensemble des AOT du territoire concerné) à l'échelle de leur Département, voire de leur Région pour le Nord-Pas-de-Calais.

Pour aboutir à un tel résultat, les différentes AOT membres doivent d'abord rendre leur billettique interopérable et mettre en place des accords tarifaires, ainsi que des clés de répartition des recettes liées à la vente des titres de transports intermodaux.

En effet, de nombreuses AOT ont développé des systèmes billettiques différents et qui ne sont pas interopérables. Pour aboutir à une « Carte Orange », le rôle du syndicat mixte est donc de rendre interopérables les différents systèmes billettiques, voire de créer un nouveau système qui s'appliquera à l'ensemble des AOT membres. Ainsi, de nombreux syndicats mixtes ont mis en place des systèmes billettiques communs à l'ensemble de leurs membres, avec des supports papier ou magnétiques pour les usagers occasionnels et des supports de type papier ou carte à puce pour les usagers fréquents. D'autres syndicats mixtes, plutôt que de créer une nouvelle billettique, se sont greffés à des systèmes déjà existants sur leur territoire. C'est notamment le cas du SMTS de Nancy, qui utilise depuis août 2008 la carte « Simplicité » (carte à puce), mise en place par le Conseil Régional de Lorraine en février 2007.

- **Le système de carte à puce**

Les cartes à puces présentent de nombreux avantages pour développer l'intermodalité dans les transports en commun, que ce soit pour les usagers ou pour les AOT.

Les usagers peuvent ainsi charger les différents titres de transports proposés par les AOT membres, voire ceux d'AOT non membres. C'est notamment le cas pour Nancy, où les usagers peuvent charger leurs titres de transport de TER sur la carte « Simplicité ».

Le SMTCO de l'Oise a lui décidé de rendre sa carte à puce compatible avec le système billettique en place en Ile-de-France, afin de faciliter les déplacements des Isariens, nombreux à se déplacer quotidiennement sur le réseau STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France).

Certaines cartes à puce permettent également aux usagers de charger leurs titres de transports à partir d'internet, comme c'est le cas pour le SMTS de Nancy et, prochainement, pour le SMTCO de l'Oise et le SYMITAM des Alpes-Maritimes. Ce système permet aux usagers d'éviter les files d'attentes pour recharger leurs cartes. Enfin, l'Oise, à travers son projet SISMO (Système Intégré de services à la mobilité), permettra à ses usagers de télécharger des titres de transport sur des téléphones mobiles de nouvelle génération.

La mise en place d'une carte à puce présente aussi des avantages pour les AOT. Elle permet notamment d'établir des statistiques de fréquentation.

- **Le système de contremarque**

Lorsque les systèmes billettiques ne sont pas interopérables, il est possible de mettre en place un système de contremarque. Une contremarque est un titre de transport particulier qui est donné en plus, lors de l'achat d'un titre de transport intermodal. Concrètement, si un usager souhaite utiliser deux réseaux de transports A et B n'ayant pas une billettique interopérable, l'usager va acheter un titre de transport lors de sa montée dans le réseau A et se verra remettre, en plus de son titre de transport pour le réseau A, un deuxième titre de transport (la contremarque), qui lui permettra d'utiliser le réseau B. Cette contremarque pourra aussi être délivrée lors de la montée dans le réseau B, en échange du titre de transport intermodal obtenu dans le réseau A.

Ce système de contremarque a été choisi par le SYMITAM des Alpes Maritimes avec la mise en place du Ticket Azur, permettant ainsi pour 1€ d'emprunter le réseau de cars du Conseil Général, avec une correspondance dans l'un des réseaux urbain suivants : CU Nice Côte d'Azur, CA Sophia Antipolis, CA Riviera Française (Menton), SITP Cannes, STP Bus Varmer ou SMTP Sillages.

Un système de contremarque a aussi été mis en place en Charente-Maritime afin de faciliter l'intermodalité entre les bus et les TER.

- **La répartition des recettes**

La mise en place de titres intermodaux ne se limite pas uniquement à la question technique de l'interopérabilité des systèmes billettiques. La répartition des recettes des titres intermodaux entre les AOT membres est elle aussi à définir lorsque les syndicats mixtes proposent ce genre de titres. La ventilation des recettes peut se faire en fonction de plusieurs critères que devront définir les AOT : critère de fréquentation, critère de l'offre kilométrique offerte aux usagers, critère du coût des services de transport mis en place...

Le syndicat mixte peut alors servir de chambre de compensation entre les différentes AOT. C'est notamment le cas pour le SMTS de Nancy et pour le SMCTCM de Charente Maritime.

- **Les tarifications unifiées mises en place**

Actuellement, seuls deux syndicats mixtes ont mis en place une tarification unifiée comprenant des réseaux urbains et le réseau du Conseil Général. Il s'agit du SYMOD de Charente-Maritime et du SMTCH de l'Hérault. Le SYMITAM des Alpes-Maritimes a quant à lui mis en place une tarification unifiée pour les tickets unitaires et projette d'étendre l'expérience aux abonnements en septembre 2010.

La mise en place d'une tarification unifiée entre la SNCF et les AOTU dans le cadre de certains abonnements est fréquente. Cette coordination a lieu dans de nombreuses Régions françaises, qu'un Syndicat Mixte de Transport de type SRU soit présent ou non.

C. LES SYSTEMES MIS EN PLACE OU SUBVENTIONNES PAR LES SYNDICATS MIXTES DANS LE CADRE DES COMPETENCES FACULTATIVES

Syndicats Mixtes	Services de transport organisés pas le SMT		Covoiturage	Compétences annexes
	Services réguliers	TAD		
SYMOD - Charente-Maritime	-	-	**Covoiturage 17** Site internet mis en place par la CA de La Rochelle, la CA du Pays Rochefortais, la CC Plaine d'Aunis et la Région Poitou-Charentes, auquel ne participe pas le SYMOD.	- Bilans périodiques de fréquentation des lignes - Création d'une centrale d'achat - Commanditaire d'une étude sur les tarifs intermodaux
SMITEEB - Etang de Berre	**Les Bus de l'Etang :** Reprise d'un réseau existant depuis 1984 desservant les dix communes du Syndicat Mixte	**Icibus :** TAD fonctionnant du lundi au samedi, sur réservation, aux points d'arrêt non desservis par les lignes régulières et desservant cinq secteurs	**ACA Covoiturage** Site internet mis en place avec le soutien de la CA du Pays d'Aix-en-Provence	- Financement de la transformation de la gare routière de Vitrolles - Système d'aide à l'exploitation mis en place - Tarif spécial pour les employés d'entreprises ayant mis en place un PDE
SMTS - Nancy	**Sub :** réseau en place depuis 2002 et assurant la desserte entre Nancy et les communes du bassin de vie de l'agglomération nancéienne	Mise en place d'un TAD pour les personnes handicapées en 2010, qui desservira les territoires du Grand Nancy et des trois CC avoisinantes	La Région Lorraine a décidé de ne pas créer son propre site de covoiturage mais plutôt de renvoyer les usagers vers trois sites nationaux existants	- Commanditaire en 2007 d'une enquête de satisfaction auprès des usagers concernant le réseau mis en place
SMITAM - Le Mans	Reprise de la liaison entre les trois communes de la CC de l'Antonnière et la CU du Mans	-	Site de covoiturage à l'échelle du Département de la Sarthe, géré par le Conseil Général	-
SMTCH - Hérault	**Hérault Transport :** le SMTCH exerce la compétence facultative d'organisation des services de transports non urbains et scolaires et assure à ce titre le rôle d'AOT	-	-	- Tarifs avantageux sur le réseau pour les salariés d'une entreprise ayant créé un PDE - Desserte des plages - Mise en place du réseau de Lunel
SYMITAM - Alpes-Maritimes	-	-	Site de covoiturage géré par le Conseil Général des Alpes-Maritimes	-
SMTCO - Oise	-	-	- Site de covoiturage géré par le Syndicat Mixte - 4 aires de covoiturage	Subventions de projets de ses AOT : mise en place de TAD

Syndicats Mixtes	Services de transport organisés pas le SMT		Covoiturage	Compétences annexes
	Services réguliers	TAD		
SMT - Bouches-du-Rhône	-	-	Le syndicat mixte redirige les usagers vers d'autres sites internet	-
SMIRT - Nord-Pas-de-Calais	-	-	Le Conseil Régional et le Conseil Général du Pas-de-Calais sont partenaires d'un site régional	-
Fil Vert - Hautes-Pyrénées	-	-	**Mobimipy** Site de covoiturage géré par la Région Midi-Pyrénées	-

1/ Les réseaux de transport mis en place par les syndicats mixtes

Sur les dix Syndicats Mixtes de Transport de type SRU étudiés, seuls quatre ont choisi de gérer leur propre réseau de transport. Il s'agit du SMITEEB de l'Etang de Berre, du SMTS de Nancy, du SMITAM de l'agglomération mancelle et du SMTCH de l'Hérault. Parmi ces quatre entités, seul le SMTS de Nancy a mis en place son propre réseau lors de sa création. Dans le cas des trois autres syndicats, des structures de coopération préexistaient à la mise en place du syndicat mixte SRU, le réseau ayant été mis en place par les anciennes structures de coopération.

Les réseaux gérés par ces syndicats mixtes sont tous de nature différente.

Ainsi, le réseau mis en place par le SMITEEB est composé de dix-sept lignes régulières et de cinq lignes de TAD. Il dessert huit communes situées sur trois PTU contigus : la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence et la Communauté d'Agglomération de Salon Étang de Berre Durance.

Le réseau du SMTS de Nancy, créé en 2002 avec le syndicat mixte, compte lui neuf lignes de transport. Ces lignes ont pour but de relier la périphérie du bassin de vie de Nancy au cœur de la ville et au réseau de transport urbain du Grand Nancy. En plus de ces neuf lignes, le SMTS souhaite mettre en place en 2010 un TAD adapté aux personnes handicapées, desservant les territoires du Grand Nancy et des trois Communautés de communes avoisinantes.

Le service repris par le SMITAM du Mans, lors de sa création en 2004, est lui plus restreint. En effet, il se compose d'une unique ligne reliant la Communauté de communes de l'Antonnière à la Communauté Urbaine du Mans.

Enfin, le réseau du SMTCH de l'Hérault est le plus important de tous. En effet, le Conseil Général de l'Hérault lui a transféré sa compétence transport et les agglomérations leur compétence transport scolaire. Dans le cadre du transport scolaire, le SMTCH comptait en 2008 quotidiennement 28.000 élèves sur son réseau. Le réseau « Hérault Transport » compte pour sa part 68 lignes régulières pour 1800 points d'arrêt dans tout le département.

Quelle que soit la nature du réseau, sa mise en place découle d'une coopération de longue date entre les AOT membres du Syndicat Mixte de Transport.

2/ Les systèmes de covoiturage

La création d'un site de covoiturage présente des avantages mais aussi des inconvénients. Tout d'abord, la centralisation de l'offre et de la demande est essentielle pour une activité comme le covoiturage. La création d'un nouveau site de covoiturage, participant à la dispersion de l'offre et de la demande, n'est donc pas toujours opportune. Néanmoins, en créant un site de covoiturage à l'échelle de leur territoire, les syndicats mixtes peuvent faire le pari de centraliser l'information, réussissant ainsi à regrouper les usagers de différents sites nationaux.

Pour éviter la dispersion de l'offre et de la demande, six syndicats mixtes, comme le SYMOD de Charente-Maritime, possédant déjà sur leur territoire des sites de covoiturage, n'ont pas mis en place de sites supplémentaires. Si ces syndicats mixtes ne mettent pas en place de site de covoiturage, ils peuvent néanmoins, sur leur site internet, renvoyer vers d'autres sites de covoiturage.

En 2010, seul le SMTCO de l'Oise a choisi de développer son propre site internet.

3/ Opérations liées à l'usage du vélo

Les syndicats mixtes peuvent aussi développer l'usage de modes de transport doux comme le vélo. En effet, le SYMOD de Charente-Maritime a intégré les vélos en libre-service de La Rochelle dans son système Pass'Partout17 (système de billettique et de tarification).

4/ Compétences complémentaires

Le syndicat mixte de transport peut aussi avoir un rôle de financeur. Le SYMOD de Charente-Maritime a notamment mis en place une centrale d'achats, afin de réaliser des économies. Le Syndicat Mixte de Transport des Bouches-du-Rhône a pour sa part financé la reconstruction de la gare routière de Vitrolles, tandis que le SMTCO de l'Oise subventionne de nombreux projets de ses AOTU visant à améliorer ou créer des services de transport. Le financement des projets de transport de ses AOTU ou de ses partenaires délégués constitue pour le SMTCO un levier majeur afin d'inciter ses AOT membres à améliorer leurs offres en matière de transport public et d'intermodalité. La réalisation d'études peut elle aussi rentrer dans le champ des actions que peuvent financer les syndicats mixtes de transport, tout comme le financement de tarif avantageux pour les salariés d'une entreprise ayant mis en place un PDE.

V/ INFLUENCE DE LA CREATION DE SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT DE TYPE SRU SUR LES TERRITOIRES CONCERNES

L'évolution des modes de vie est génératrice de nouveaux déplacements ne se limitant plus uniquement à une zone géographique restreinte. Il est à présent fréquent de voir certains usagers utiliser, pour un même déplacement, deux réseaux de transport gérés par deux AOT différentes. Pour répondre à ces problématiques, certaines AOT se sont regroupées sous la forme de Syndicats Mixtes de Transport de type SRU. Ces syndicats mixtes, au nombre de dix en 2010, présentent tous des caractéristiques bien différentes, notamment en terme de composition, de budget et d'actions de transport mises en place.

Un élément déterminant dans la nature du syndicat mixte est le choix des compétences que ses membres ont souhaité lui voir confier. En effet, comme nous l'avons vu, la prise en charge par les syndicats mixtes de compétences obligatoires ou fonctionnelles peut se faire de manières très dissemblables. Certains syndicats vont se concentrer essentiellement sur les compétences facultatives (SMITEEB de l'Etang de Berre, qui a essentiellement mis en place un réseau transport) tandis que d'autres ne traiteront que les compétences obligatoires (SMTCO de l'Oise, qui privilégie surtout la billettique, la tarification et l'information multimodales). Certaines actions relevant des compétences obligatoires sont parfois délaissées par les syndicats mixtes pour plusieurs raisons :

- Elles nécessitent de mettre en place des moyens importants
- Elles sont souvent longues à mettre en place
- Elles sont régulièrement sources de désaccords entre les AOT membres

Néanmoins, le caractère obligatoire de certaines compétences incite les syndicats mixtes à réfléchir à leur mise en œuvre. Le syndicat mixte peut donc être vu comme un catalyseur de projets.

Comme nous l'avons donc vu, les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU bénéficient d'une grande liberté dans la mise en place de leurs actions. L'avantage que présente ce type de structure est le raccourcissement du circuit décisionnel. Ceci est particulièrement vrai dans le cas d'un nombre important d'AOT membres. Ainsi, dans le cas de syndicats mixtes comme le Nord-Pas-de-Calais ou l'Oise, avec d'autres formes de coopération, la validation d'un projet commun aurait nécessité de passer par l'instance décisionnelle de chacune des AOT. Les autres avantages de ce type de structure sont la possibilité de recourir à un Versement Transport Additionnel et de pouvoir mettre en place des liaisons interurbaines entre des AOTU.

Lors de cette étude, nous n'avons pas observé de cas de désengagement de syndicats mixtes concernant des actions qu'ils ont menées. Au contraire, les syndicats mixtes étudiés ont tendance à développer leur domaine de compétences grâce à de nombreux projets. La mise en place d'un Syndicat Mixte de Transport de type SRU semble donc être une action pérenne, qui peut par la suite entraîner la mise en place de projets non initialement prévus.

PARTIE IV : PRESENTATION DU CONTEXTE LOCAL

Dans cette quatrième partie de notre rapport, nous allons nous focaliser sur le Département de la Somme en détaillant les différentes associations d'AOT possibles pour créer un syndicat mixte. Auparavant, une présentation des quatre AOT présentes sur le territoire samarien est nécessaire, afin de mieux cerner le contexte local.

L'idée est de parvenir à mettre en lumière l'association la plus pertinente pour la Somme.

I/ LE CONSEIL REGIONAL

A. GENERALITES

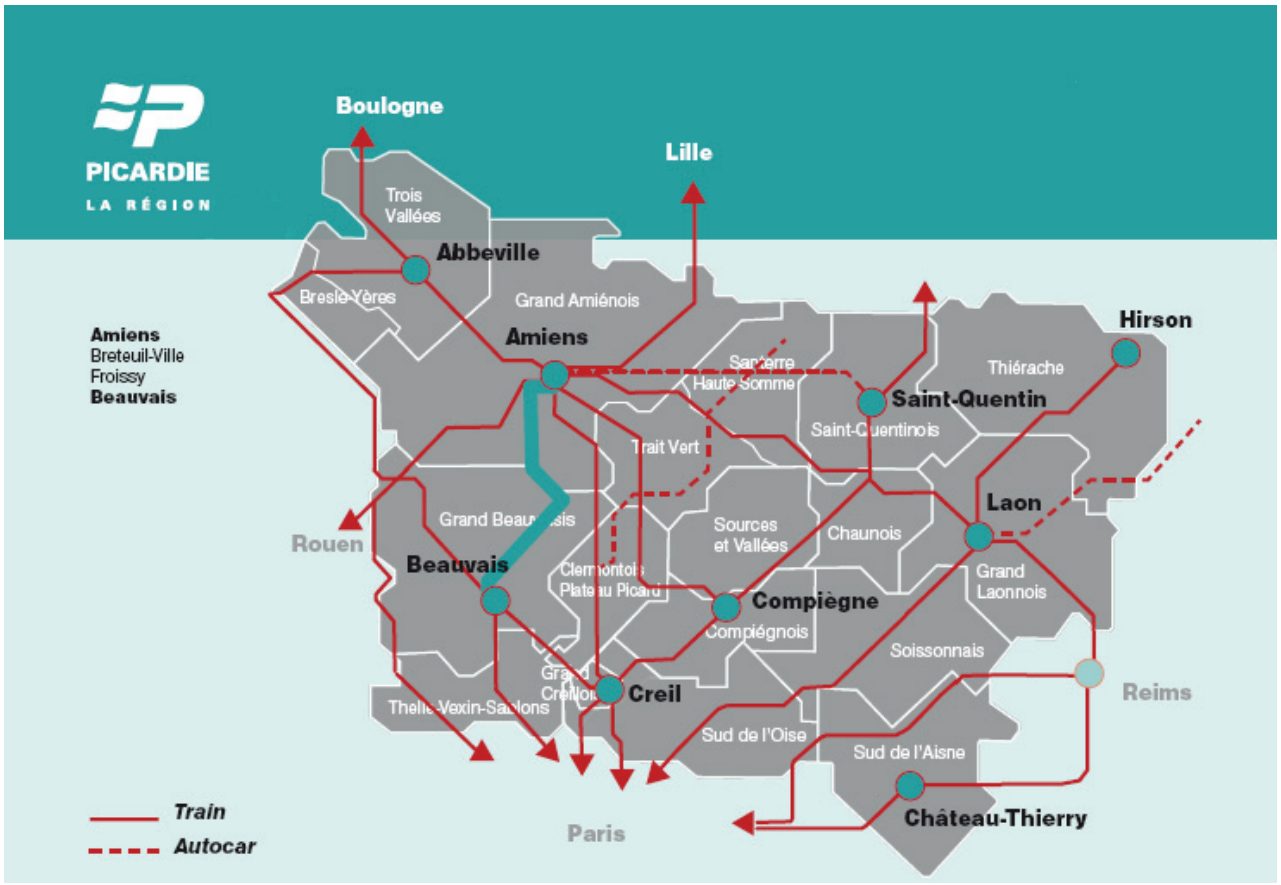
La Région Picardie a la compétence légale d'autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs sur son territoire. Cette compétence est obligatoire depuis le 1er janvier 2002. Les Conseils Régionaux signent donc une convention avec la SNCF explicitant l'offre à mettre en place sur le territoire :

- Les lignes qui maillent le territoire
- La fréquence
- Les tarifs
- Le niveau de qualité de service à offrir

Les lignes routières d'intérêt régional font également parties des compétences de la Région.

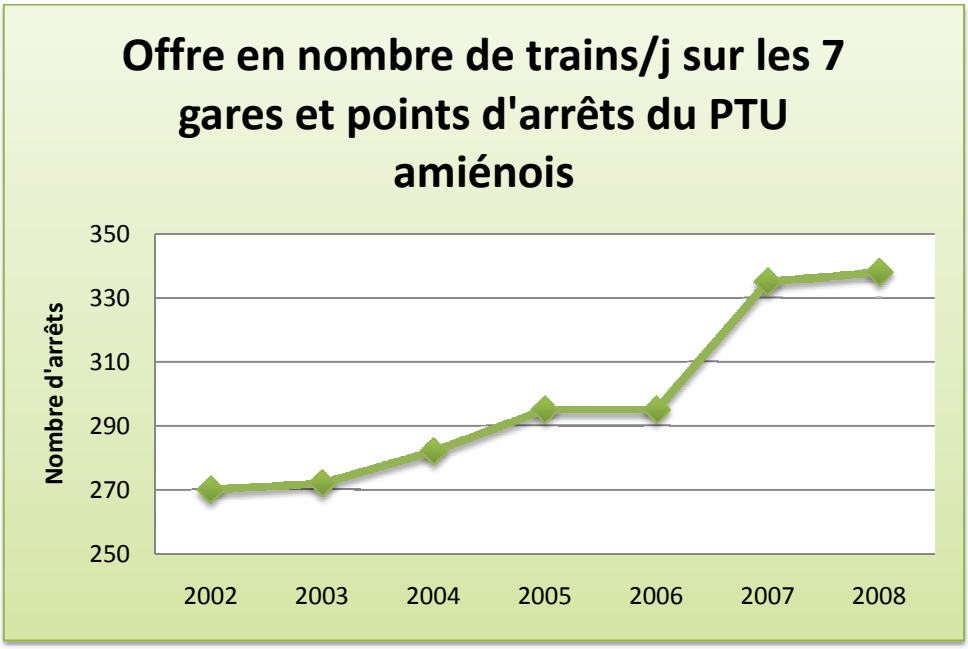
B. LE RESEAU TER

La zone géographique couvre toute la Picardie, voire certaines gares hors Picardie. Il y a 19 lignes fer (ou fer/route avec les taxis TER et cars de rabattement vers les gares) parcourant ainsi 70 gares. Le budget de la Région alloué pour le service TER Picardie d'élève à 222,72 millions d'euros pour l'année 2008, ce qui représente 27% de son budget de fonctionnement total soit le plus haut taux par rapport aux autres régions françaises.



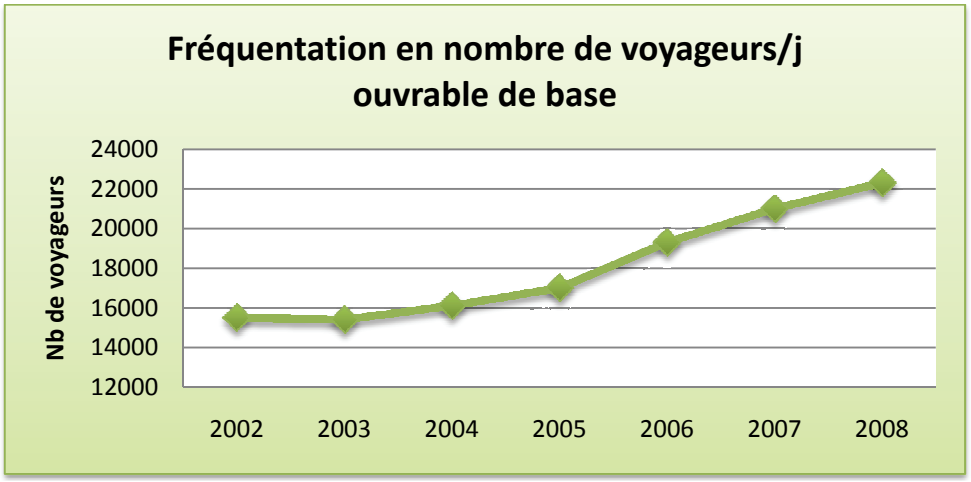
Source : Conseil Régional de Picardie

L'offre TER a été renforcée ces dernières années. Si l'on se concentre sur le département de la Somme et plus précisément sur le PTU d'Amiens Métropole, l'offre en nombre de trains par jour a progressé de 25% entre 2002 et 2008 sachant que les navettes TGV (Amiens-gare TGV Haute-Picardie) ont été intégrées dans l'offre entre 2006 et 2007 ce qui explique cette variation si brusque dans le graphique ci-dessous.



Source : Révision PDU Amiens Métropole - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

L'offre TER remporte un vif succès auprès des usagers. Le graphique ci-dessous montre l'évolution de la fréquentation en nombre de voyageurs par jour ouvrable de base. On note une hausse de 45% entre 2002 et 2008 avec une hausse prononcée en 2005. Cette même année, le Conseil régional de Picardie a réorganisé ses différents dispositifs tarifaires ferroviaires en une même gamme « Picardie Pass'Mobilité » et les tarifications régionales ont par ailleurs toutes connues des améliorations importantes. Cette politique a donc eu des répercutions sur la fréquentation du service.



Source : Révision PDU Amiens Métropole - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

C. LES TARIFS POUR LES ABONNEMENTS TER

Seule la politique tarifaire est précisée ci-dessous car le montant exact de l'abonnement dépend de l'origine et de la destination des usagers.

	Objets	Titres de transport	Avantages Tarifaires	Validité	Avantages et caractéristiques
Trajets domicile/travail	**Salarié Trajet (75 km maximum)**	**Abonnement hebdomadaire de travail SNCF**	Jusqu'à 75% de réduction	7 jours consécutifs	Nombre illimité de voyages
		Abonnement mensuel de travail SNCF	Jusqu'à 75% de réduction	Du premier au dernier jour du mois	La formule mensuelle est toujours plus économique. Abonnement vendu dès le mois précédent
	Salarié domicilié en Picardie et travaillant dans cette région (trajet sup. à 75 km)	**Abonnement hebdomadaire PICARDIE PASS'ACTIFS (en 2ème classe uniquement)**	Entre 30 à 40% de réduction	7 jours consécutifs	Nombre illimité de voyages sur une relation donnée, pour un trajet supérieur à 75 km Justification du statut de salarié et du domicile
		Abonnement mensuel PICARDIE PASS'ACTIFS (en 2ème classe uniquement)	Entre 30 à 40% de réduction	Du premier au dernier jour du mois	

	Objets	Titres de transport	Avantages Tarifaires	Validité	Avantages et caractéristiques
Trajets domicile/travail	**Salarié domicilié en Picardie et travaillant à Paris et dans les régions limitrophes (trajet sup. à 75 km)**	**Abonnement hebdomadaire PICARDIE PASS'ACTIFS (en 2ème classe uniquement)**	Entre 30 à 40% de réduction	7 jours consécutifs	Formule réservée aux personnes domiciliées en Picardie, pour un parcours supérieur à 75 km, à destination des gares de Paris-Nord, Paris-Est, Paris-St-Lazare, Rég. Hte-Normandie et bientôt vers les régions Nord-Pas-de-Calais et Champagne-Ardenne Possibilité de combiner avec l'achat d'un coupon carte orange (Zones 1-2 ou Zones 1-3). Justification du statut de salarié et du domicile
		Abonnement mensuel PICARDIE PASS'ACTIFS (en 2ème classe uniquement)	Entre 30 à 40% de réduction	Du premier au dernier jour du mois	
		Abonnement annuel PICARDIE PASS'ACTIFS (en 2ème classe uniquement)	Réduction égale à 1,5 mois sur l'année	1 an	Prélèvement automatique – Envoi à domicile – Remplacement en cas de perte
Trajets domicile/études	**Elèves de moins de 21 ans et apprenti de moins de 23 ans**	**Abonnement (dont tout ou partie peut être pris en charge par les Conseils Généraux**	50% de réduction pour les étudiants Gratuit pour les boursiers	Carte valable sur 1 année scolaire + fichets de validation	Fichets mensuels ou hebdomadaires libre circulation : pour les parcours sur des lignes classiques Fichets mensuels à nombre limité de trajets : pour les parcours TGV sur les lignes à grande vitesse
	Etudiant de moins de 26 ans domiciliés en Picardie	**PICARDIE PASS'ETUDES**	50% de réduction pour les étudiants Gratuit pour les boursiers	Carte valable sur une année universitaire	Fichets mensuels libre circulation pour un parcours domicile/études. 50% de réduction offerts par le Conseil Régional de Picardie sur l'abonnement étudiant quel que soit le lieu d'études en France
Demandeur d'emploi	**Toute personne résidant en Picardie et inscrite comme demandeur d'emploi au Pôle Emploi**	**PICARDIE PASS'EMPLOI**	Gratuit	2 jours (veille ou lendemain de l'entretien)	1 A/R gratuit sur le train, le car TER et Picardie-Roissy pour se rendre à un entretien d'embauche en Picardie, ainsi que vers les 9 villes suivantes : Lille, Rouen, Reims, Paris, Arras, Douai, Dammartin, Cambrai et Valenciennes

Source : Guide régional des transports de la Région Picardie - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Deux offres spécifiques viennent compléter cette grille tarifaire :

– L'abonnement de travail train + bus d'Abbeville Agglomération (BAAG et BAAG TEMPO) qui comprend une carte nominative « Train-Bus » émise par le réseau BAAG et un fichet mensuel combiné « Abonnement de Travail + Bus », délivré par les gares SNCF, permet ainsi un nombre illimité de voyages sur le parcours train et sur les lignes des bus BAAG. Une attestation patronale délivrée par la SNCF doit être signée par l'employeur. La distance maximale entre les gares desservant le domicile et le lieu de travail de l'abonné ne peut être supérieure à 75 km.

– L'abonnement de travail train + bus Partner St-Quentin, hebdomadaire ou mensuel, qui permet de faire un nombre illimité de voyages en train sur le trajet domicile/travail et en bus sur les lignes du réseau Pastel de St-Quentin dans la période de validité du fichet. Une attestation patronale est également délivrée par la SNCF et doit être signée par l'employeur. Les usagers pouvant bénéficier de ce service sont les titulaires d'un abonnement de travail SNCF sur le trajet domicile/travail inférieurs à 76 kilomètres ou d'un abonnement de travail Picardie Pass'Actifs mis en place par la Région Picardie.

D. LIGNES ROUTIERES D'INTERET REGIONAL

La Région possède 6 lignes routières d'intérêt régional :

- Ligne 8 : Laon-Liart
- Ligne 14 : Saint-Just –Montdidier
- Ligne 15 : Montdidier-Roisel
- Ligne 30 : Amiens-Beauvais
- Ligne 31 : Creil-Roissy
- Ligne 32 : Soissons-Crépy-Roissy

Les informations du réseau sont très difficiles à trouver sur le site internet du Conseil Régional de Picardie (www.cr-picardie.fr). Il faut aller sur la page du TER dans la section Vivre et se déplacer et non sur celle de la Route pour trouver des informations sur les lignes routières. De plus, il faut cliquer sur les changements d'horaires de ces lignes pour accéder aux plans des lignes. Enfin, on ne trouve aucun renseignement sur les tarifs des lignes ce qui ne motive pas les clients potentiels à utiliser le réseau.

E. PROJETS EN COURS DE REFLEXION

La Région Picardie possède un objectif de développement de l'intermodalité des transports collectifs sur son périmètre de compétence. Elle fédère les autorités organisatrices autour du projet REFOCO (Référentiel Fonctionnel Commun), qui pose entre autres les bases d'une billettique commune qui offrira à l'usager une compatibilité entre les réseaux des différents AOT grâce à un support reconnu et accepté par tous. De plus, d'autres ambitions sont affichées :

- Coordination de l'offre existante
- Amélioration de l'information aux usagers
- Mise en place de combinaisons tarifaires attractives

Par ces actions, la charte rejoint les réflexions que pourrait porter un syndicat mixte SRU.

La charte pour le développement de l'intermodalité des transports publics en Picardie est actuellement signée par la quasi-totalité des AOT de Picardie : la Région Picardie, la Communauté de Communes de l'Abbevillois, Amiens Métropole, le Conseil Général de l'Aisne, le Conseil Général de la Somme, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, le Syndicat Intercommunal des Transports De l'Agglomération de Chauny, le Conseil Général de l'Oise, la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, la Communauté d'Agglomération Creilloise, l'Agglomération de la Région de Compiègne, la Commune de Liancourt, la Commune de Chantilly, la Commune de Pont Sainte Maxence, la Communauté de Communes des Sablons et le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais.

II/ LE CONSEIL GENERAL

Les données présentées par la suite sont principalement issues du rapport intitulé « Etat des lieux et perspectives d'évolution des lignes voyageurs du réseau trans'80 », réalisé par le service Transport du Conseil Général.

A. QUELQUES CHIFFRES

Le Département de la Somme compte 782 communes pour environ 566.000 habitants, dont 40% vivent dans l'espace à dominante rurale. Toute la difficulté pour organiser des transports publics réside dans cette particularité, l'objectif étant de répondre au maximum aux besoins en mobilité de la population, dans un souci d'équité sociale.

Compétent en matière de transport interurbain, le Conseil Général assure non seulement les transports scolaires en dehors des PTU amiénois et abbevillois, mais il gère également des lignes voyageurs afin de desservir la quasi-totalité du territoire, complétant ainsi l'offre de TER (Transports Express Régionaux) du Conseil Régional.

Par ailleurs, l'utilisation de la voiture particulière étant généralement LE mode de déplacement par excellence dans les milieux plus ruraux, il est d'autant plus difficile de promouvoir le report modal vers des modes de déplacement doux et/ou collectifs.

En matière de transport scolaire, dans un territoire comme la Somme, les cars ne peuvent échapper au « cabotage », c'est-à-dire faire le tour de nombreuses petites communes afin de ramasser tous les élèves et de les conduire dans leurs écoles. Ceci n'est pas sans poser des problèmes de gestion et de coûts : sur les 30 millions d'euros de budget transport, 23 millions sont dédiés au transport scolaire.

B. ETAT DES LIEUX DU RESEAU ACTUEL

1/ Le réseau

En 2005, le Conseil Général a délaissé la délégation de service public aux risques et périls pour passer un marché public d'une durée de 7 ans. Ainsi, le Conseil Général supporte l'intégralité des coûts de transport et récupère la totalité des recettes. En contrepartie, il rémunère les entreprises délégataires de la somme retenue suite au marché négocié.

Aujourd'hui, le Département est découpé en neuf lots, correspondant aux principaux secteurs de lycées, avec huit transporteurs différents gérant les lignes scolaires et voyageurs, dont le plus important en nombre de lignes gérées est CAP (Courriers Automobiles Picards).

En matière de transport scolaire, le Département transporte chaque jour plus de 31.000 élèves vers leur établissement scolaire.

Le réseau Trans80, qui correspond aux lignes voyageurs, compte 53 lignes dont 10 lignes de marché et traverse plus de 600 communes. Trois liaisons express assurent un transport plus rapide avec moins d'arrêts : par exemple, la ligne Amiens-Doullens, qui représente par ailleurs à elle seule 25% des recettes.

La carte ci-dessous présente ces neuf lots, avec les cinquante-trois lignes voyageurs.



Source : site internet du réseau Trans80 - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Si des horaires particuliers sont aménagés pour le transport scolaire en fonction des établissements, il n'en est pas de même pour le réseau Trans80. En effet, ce réseau n'est pas destiné aux trajets domicile-travail mais plutôt aux trajets domicile-loisirs ou domicile-services. La mise en place d'un réseau aménagé aux horaires des emplois sur un territoire rural comme celui de la Somme poserait de nombreux problèmes de gestion et de coûts.

2/ La tarification

Il s'agit d'une tarification zonale basée sur **trois tarifs unitaires** :

- Pour un trajet de 0 à 12 kilomètres : 1,5€ (Tarif A du tableau p76)
- Pour un trajet de 12 à 24 kilomètres : 3€ (Tarif B)
- Pour un trajet supérieur à 24 kilomètres : 4€ (Tarif C)

Le Département a également souhaité mettre en place des tarifs réduits sur les abonnements hebdomadaires et mensuels pour les séniors, les jeunes de 12 à 25 ans et les scolaires internes.

Des tarifs attractifs pour tous

Tarif	Ticket à l'unité	Billet Aller/Retour	Carnet 5 tickets	Abonnement Hebdo	Abonnement Mensuel
A	1,5 €	2,7 €	6,4 €	11,3 €	39,6 €
B	3 €	5,4 €	12,8 €	22,5 €	79,2 €
C	4 €	7,2 €	17 €	30 €	105,6 €

SENIOR + 65 ANS

Tarif	Ticket à l'unité	Billet Aller/Retour
A	1,2 €	2,2 €
B	2,4 €	4,3 €
C	3,2 €	5,8 €

JEUNE 12 À 25 ANS

Tarif	Tarif 1 euro	Abonnement Hebdo	Abonnement Mensuel
A	1 €	7,9 €	27,7 €
B	1 €	15,7 €	55,4 €
C	1 €	21 €	73,9 €

SCOLAIRE

Abonnement Mensuel	Abonnement Mensuel interne
GRATUIT ou 11,5 € (pour les lycéens de plus de 16 ans)	6,5 €

1€ Le trajet

Les jeunes de 12 à 25 ans(1) peuvent voyager pour seulement 1 euro sur certains services **les mercredis et samedis après midi en période scolaire(2) et sur tous les services des vacances scolaires.**

(1) sur présentation d'une pièce d'identité ou d'un justificatif scolaire
(2) services identifiés avec le logo

> **Enfant de moins de 3 ans** (accompagné d'un adulte) : gratuit
> **Enfant de 3 à 12 ans** (accompagné d'un adulte) : 50% de réduction
> **Bagages :** gratuit
> **Vélo :** gratuit (le client devra s'assurer au préalable de sa prise en charge possible)
> **Animal domestique** de petite taille posé sur la personne assise : gratuit

Source : site internet du réseau Trans80

Les titres de transport sont délivrés par le conducteur lors de la montée dans le car.

3/ La promotion

En 2009, le Département a lancé une campagne de promotion de son réseau de cars. Un nom de réseau et un logo ont ainsi été créés : Trans'80.

Source : site internet du réseau Trans80

Un site internet a également été créé (www.trans80.fr), où l'on peut trouver des informations sur les lignes scolaires et voyageurs, avec en particulier la possibilité de télécharger les fiches horaires des lignes voyageurs. Ces dernières sont d'ailleurs distribuées dans toutes les communes du Département concernées par le transport interurbain.

En plus de cette promotion renforcée, le Département participe à différentes opérations et manifestations afin de faire connaître son réseau aux habitants de la Somme.

Depuis 2008, l'opération « Trains à la Mer » est menée afin de permettre à la population de prendre le train puis le car vers la mer à des tarifs préférentiels pendant les week-ends des mois de juillet et d'août.

Le Département participe également à la « Semaine de la Mobilité » et la « Semaine Zéro Carbone ».

Finalement, ces campagnes de promotion du réseau Trans'80 permettent petit à petit de le faire connaître auprès des usagers, mais également qu'il soit reconnu auprès des partenaires.

En plus d'une promotion du réseau Trans80, le Département étudie les perspectives d'évolution, afin d'augmenter la fréquentation et diminuer les coûts d'exploitation.

C. LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION

1/ Les actions envisageables pour augmenter la fréquentation du réseau

- **La tarification unique**

La tarification départementale unique a pour but de promouvoir les transports publics et de les rendre plus attractifs afin d'en faire un véritable mode de transport alternatif à la voiture particulière.

Elle permet une homogénéisation des tarifs sur l'ensemble du territoire, ces derniers étant plus attractifs pour l'usager.

Sur la vingtaine de Départements qui ont choisi la tarification unique pour leur réseau, 80% ont adopté un tarif de deux euros.

Si les premiers bilans attestent d'une hausse significative de la fréquentation, ils soulignent également le fait que les coûts à la charge du Département explosent. En effet, d'un côté, le tarif unique proposé étant inférieur en moyenne aux tarifs appliqués auparavant, les recettes chutent ; d'un autre côté des moyens supplémentaires doivent être mis en place afin de supporter la hausse de fréquentation.

Les services techniques du service transport de la Somme ont effectué une simulation des effets d'une tarification unique sur leur réseau, en s'appuyant sur la fréquentation du mois de mai 2009 :

	1€	1,5€	2€
Comparatif des tarifs par rapport à ceux appliqués actuellement	- Egal à celui pratiqué sur le réseau BAAG (Abbeville) - Inférieur à celui pratiqué sur le réseau Ametis (Amiens)	Aligné sur le tarif de base actuel	La plus communément appliqué en tarification unique mais hausse de 25% par rapport au tarif A de base actuel
Baisse de recettes engendrée	61,06%	41,59%	22,12%
Hausse de fréquentation nécessaire pour compenser la baisse de recettes	129,9%	59%	23,5%
Nombre de véhicules supplémentaires	5 véhicules au minimum en plus sur l'ensemble des lignes, soit 350.000€ supplémentaires		

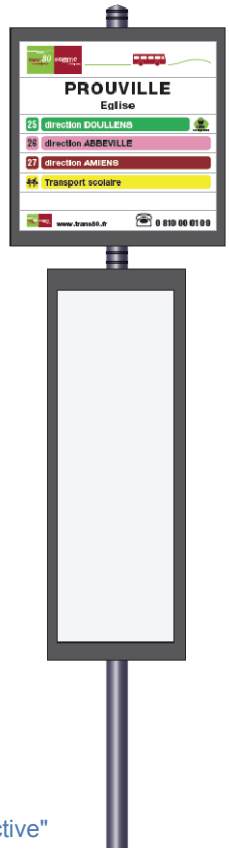
Source : rapport "Etat des lieux et perspective" - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

A travers ce tableau, on peut se rendre compte qu'un tarif unique à 2€ serait le plus approprié puisqu'une hausse de fréquentation de « seulement » 23,5% est nécessaire afin de compenser la baisse de recettes engendrée. Cependant, un tel tarif est supérieur de 25% au tarif de base actuel. Les usagers sont-ils prêts à payer plus cher pour un même trajet qu'auparavant ? Est-il juste de payer le même prix pour un trajet de 5 km que pour un trajet de 40 km ? Une réponse à cette deuxième question est la suivante : une tarification unique joue un rôle de réduction des inégalités sociales ; elle donne la possibilité à tous de satisfaire ses besoins en mobilité, qu'ils soient faibles ou importants, à moindre coût.

Dans tous les cas, le même « bémol » existe : des coûts supplémentaires apparaissent à travers l'achat de nouveaux véhicules, avec un minimum de 5 cars en complément sur l'ensemble des lignes. De plus, le problème de la concurrence déloyale entre le car et le TER se pose lorsqu'une tarification unique est mise en place. Par exemple, un aller Amiens-Abbeville coûte 8,10 euros pour un tarif normal en TER, à comparer avec les deux euros généralement mis en place lors d'une tarification unique.

- **La matérialisation des points d'arrêt**

Actuellement, aucune reconnaissance visuelle dans les communes desservies par le réseau Trans80 n'est présente. En particulier, il n'existe pas de poteaux permettant de matérialiser les points d'arrêt. Cette lacune pose de nombreux problèmes pour les nouveaux usagers qui ne peuvent repérer « physiquement » leur arrêt.



Exemple d'un poteau d'arrêt - Source : rapport "Etat des lieux et perspective"

Le Département vient de débloquer les fonds nécessaires à la mise en place de ces poteaux de matérialisation des points d'arrêt. Les effets attendus sont les suivants :

- Une reconnaissance visuelle du réseau Trans80 dans l'ensemble du Département, et plus généralement de l'action du Conseil Général en matière de transport
- Une amélioration de l'information aux usagers (lignes, horaires, info trafic), avec, par exemple, l'installation de « flashcode » pour l'information en temps réel.

Cette matérialisation des points d'arrêt découle notamment d'une demande grandissante des usagers via le site internet (www.trans80.fr), les courriers, les réunions,...

En ce qui concerne le coût d'un tel projet, 2 millions d'euros seront nécessaires afin de matérialiser 1000 points d'arrêt, soit 2000 poteaux. A cela, il faut ajouter un coût d'entretien d'environ 40.000 euros par an. L'installation de ces poteaux s'étalera sur 36 mois, avec une priorité donnée aux lignes les plus fréquentées telles que la ligne Amiens-Doullens.

2/ Les actions envisageables pour diminuer les coûts d'exploitation du réseau

➢ Le transport à la demande (TAD)

Plusieurs collectivités, petites ou grandes, ont adopté ce type de transport public collectif en France (cf. troisième partie, IV.A). Le TAD présente un double objectif sur le territoire de la Somme:

- Le premier entre dans le cadre d'une diminution des coûts d'exploitation : il s'agit d'étudier la fréquentation du réseau, puis de proposer un TAD aux heures creuses et pour les faibles fréquentations sur certaines lignes
- Le deuxième objectif est de répondre aux déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). La loi sur l'accessibilité de 2005 précise qu'il est obligatoire de rendre accessible aux PMR le réseau d'ici 2015[1].

De manière générale, le TAD est un service déficitaire, comme tout service de transport. Mais lorsqu'il s'agit d'optimiser le réseau de cars existant, comme dans le premier objectif cité précédemment, il est possible de réduire certains coûts en exploitant à la demande des lignes peu fréquentées.

En ce qui concerne la réponse aux besoins des PMR, le TAD semble adapté au Département. Déclenché sur simple coup de téléphone ou par internet, il permet d'être au plus près de la population en minimisant les coûts d'exploitation. L'aménagement d'un seul arrêt de car pour les PMR coûte près de 15.000 euros, soit un coût total (à multiplier avec les 2000 points d'arrêt) bien supérieur à la mise en place d'un TAD[2].

[1] Cf Annexe n° 13 : Loi sur l'accessibilité de 2005 sur la chaîne du déplacement
[2] En annexe n°14 sont présentés quelques coûts relatifs à la mise en place d'un TAD

Ci-dessous, les modalités possibles d'organisation du TAD, imaginées par les services techniques :

AUTORITE ORGANISATRICE	CONSEIL GENERAL DE LA SOMME
Gestion	Exploitants + Centrale de mobilité
Financement	Conseil Général de la Somme
Offre	Lignes virtuelles à horaires fixes ou variables
Qui ?	Tout public y compris les PMR
Comment ?	Réservation obligatoire dans un délai à déterminer
Où ?	Aux arrêts de lignes voyageurs ou à domicile pour les PMR
Combien ?	Même tarification que les lignes voyageurs
Quand ?	Septembre 2012 ? (date du prochain conventionnement)

Source : rapport "Etat des lieux et perspective" - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

III/ LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE

Amiens Métropole étant une communauté d'agglomération, elle est par nature autorité organisatrice de transport sur le périmètre de transport urbain qui est celui de l'agglomération. Son offre de transport est étoffée grâce au Transport à la Demande (TAD), à un service de taxis de proximité en cœur de ville, à une offre de transport pour les personnes à mobilité réduite et à la location de vélos.

AMIENS METROPOLE
33 communes
177.345 habitants (2005)
Président : Gilles Demailly
Date de création : 1er janvier 2000 (20 communes)

A. LE RESEAU DE BUS D'AMIENS METROPOLE – AMETIS

1/ Présentation de l'exploitant

Veolia détenait jusqu'au 31 décembre 2008 la délégation de service public. A la suite de l'appel d'offres, elle est attribuée à la Corporation Française des Transports depuis le 1er janvier 2009. La CFT gère le réseau Ametis, nom commercial du réseau. La CFT est une filiale de VECTALIA France, dont le capital est détenu par le groupe SuBùs. SuBùs est le premier groupe espagnol privé de transport public de voyageur. Le conventionnement d'Amiens Métropole avec la CFT est de 3 ans et prendra donc fin en janvier 2012.





Source: site internet d'Ametis

2/ Financement du réseau de Bus

BUDGET TOTAL Ametis en 2009	33,29 millions €
Versement transport 2009 sur Amiens Métropole (VT de 1,35% en 2009)	25.000.000 €
Abonnements et tickets	5.250.000 €
Transport Adapté (Taam)	100.000 €
Dotation de l'Etat	350.000 €
Aide du Département	590.000 €
Impôts	2.000.000 €

Source : Amiens Forum juillet-août 2010 - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Il est à noter que depuis le 1er janvier 2010, le versement transport est passé de 1,35% à 1,60% pour préparer l'arrivée de nouveaux tronçons de TCSP. La somme récoltée par Amiens Métropole passe de 25 millions d'euros en 2009 à 29,63 millions en 2010 (calcul effectué sur les masses salariales de 2009).

3/ Les lignes du réseau Ametis

Le réseau Ametis est constitué de 19 lignes régulières, de 9 lignes scolaires (fonctionnant qu'période scolaire, matin et soir), de 2 lignes de TAD, ouvertes à tous.

Lignes régulières	
1	Pôle Jules Verne / Centre Commercial Amiens Glisy / Etouvie
2	Saint Ladre Raphaël / Gare du Nord / Hôpital Sud
3	Longueau Gare SNCF / Cagny / Gare du Nord / Saint Ladre Raphaël
4	Campus / Gare du Nord / Camon Mairie
5	Allonville / Petit Camon / Rivery la Haute Borne / Etouvie / Saveuse
6	Hôpital Sud / Campus / Gare du Nord
7	Camon Miroir-Camon Eglise / Gare du Nord / Mairie de Salouël-Saleux
9	Espace Industriel Nord/Gare du Nord/C Cial Amiens Sud/Dury/C Cial Amiens Nord/Gare du N./C Cial Amiens S./Dury
10-11	Gare du Nord / Pôle d'Echange Nord / Hôpital Nord / Maison de la Culture / Gare du Nord
12	Pôle Jules Verne / Bapaume / Gare du Nord / Louis Blanc / Saveuse
14	Bertangles / Poulainville / Gare du Nord / Saint Fuscien / Sains en Amiénois
16	BlangyTronville/Amiens Gare/Vers sur Selle ou Boves Saint Nicolas/Amiens Gare/Salouël/Saleux
17-18	14 juillet / Gare du Nord Quai A ou B / 14 Juillet
52	Chemin Vert / Gare du Nord
53	Boves Cdt Jan / Glisy / Longueau / Mairie de Boves / Boves St-Nicolas
54	Blangy-Tronville / Ctre. Cial. Amiens Glisy / Mairie de Longueau
57	Chemin Vert / Gare du Nord / Camille Desmoulins / Maison de la Culture
59	Saint Céran / Colbert
88	Centre Commercial Amiens Nord / Pôle d'Echanges Nord / Gare du Nord Quai E / Gare St Roch

Lignes scolaires	
S35	Europe / Étouvie / Château Milan
S40	Saleux / Salouël / Dury Collège Jean Marc Laurent
S41	Branly / Collège Sagebien / La Providence
S42	La Madeleine / Collège Edouard Lucas
S43	Général Foy / Collège Edouard Lucas
S44	Pont de Metz / Collège Jean Marc Laurent
S45	Pierre Corneille / Lycée la Hotoie
S46	Hôtel de Ville Duméril / Campus
S47	Camon Miroir / Collège Jules Verne

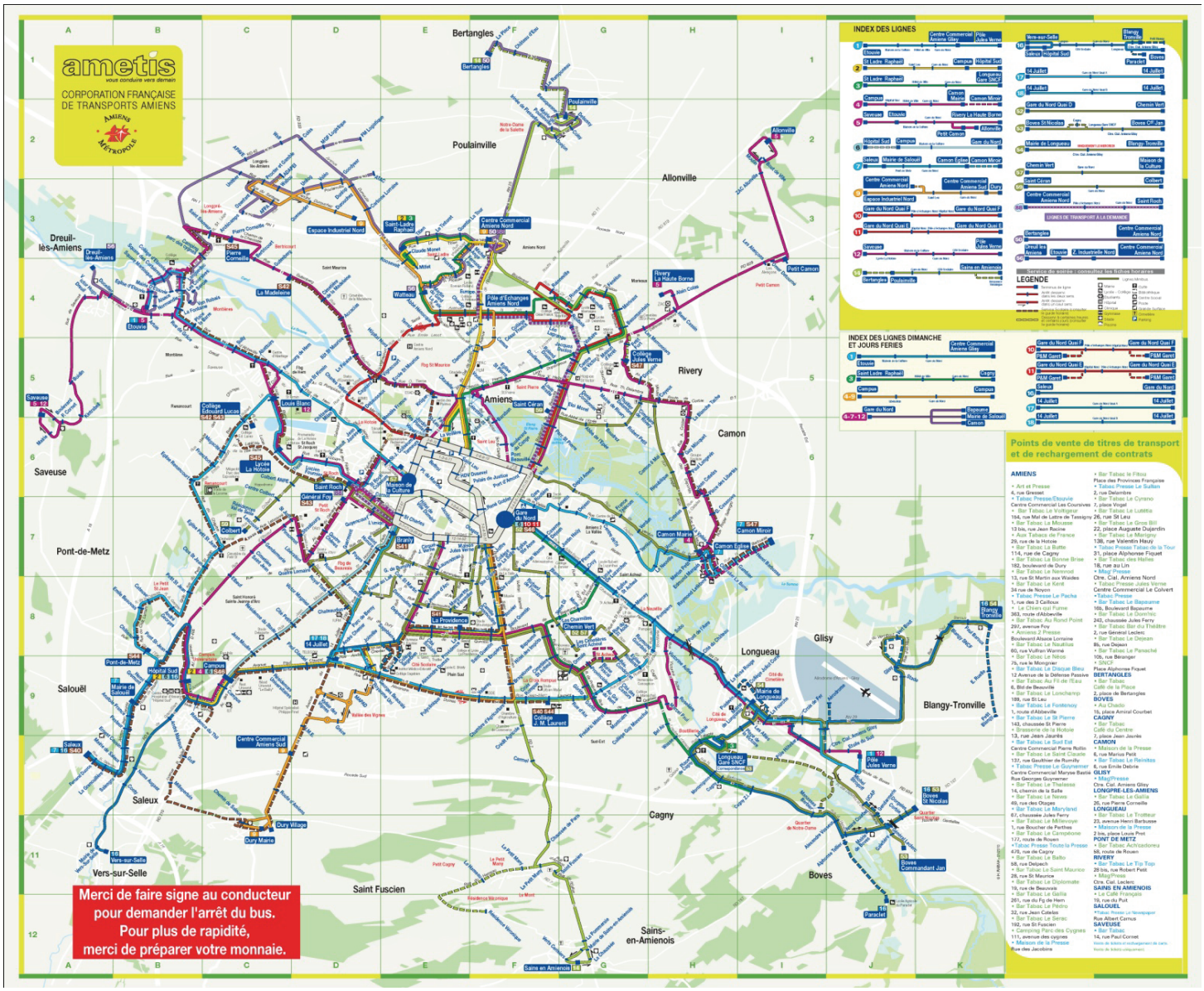
Lignes Transport à la Demande	
50	Bertangles / Poulainville / Ctre Cial Amiens Nord
56	Dreuil / Etouvie / C.lorraine / Ctre Cial Amiens Nord

Lignes de soirée	
1	Etouvie / Gare
6	Hôpital Sud / Campus / Gare du Nord

Source : site internet Ametis – Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

A noter qu'Amiens Métropole et la CFT envisagent de développer le TAD sur la ligne 57, ainsi que sur les lignes 53 et 54 dans un avenir plus lointain.

La plan du réseau Ametis situé sur la page suivante montre que le maillage du territoire par les lignes de bus est inégal : seulement 19 communes sur les 33 du Périmètre de Transport Urbain d'Amiens Métropole sont desservies. Il y a une réflexion à porter sur un service spécifique à apporter à ces communes qui sont peu peuplées, comme le Transport à la Demande.



Source : site internet Ametis

4/ Tarifs

➢ Les Tickets

	Titres de transport	Prix (€)	Validité	Vente
Tout public	UNITE	1,20	1 heure après validation	Conducteur, Agence commerciale, points de vente Ametis
	JOURNEE	3,40	Valable le jour de sa première validation pour un nombre illimité de voyages	Agence commerciale, points de vente Ametis
	7 JOURS	10,50	7 jours consécutifs après sa première validation. Nombre illimité de voyages	
	Carnet 10 TICKETS	9,90	1 heure après validation	

Source : site internet Ametis - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

➢ **Les Abonnements**

L'usager peut demander gratuitement sa Carte Verte à l'agence commerciale, qu'il pourra charger avec l'un des contrats suivants :

	Titres de transport	Prix (€)	Validité	Vente
Tout public	Multivoyages 10, 20 ou 30 voyages chargés sur la carte	9,60 – 16,50 – 24	Offre non limitée dans le temps. Chaque voyage dure 1h à partir de la première validation de la carte	Agence commerciale
	Mensuel grand public	25	Pendant 31 jours consécutifs à partir de la première validation de la carte, un nombre illimité de voyages	
	Annuel grand public	238	Pendant 12 mois consécutifs à partir de la première validation de carte, un nombre illimité de voyages	
	Bus + Vélo grand public	33	Pendant 31 jours consécutifs dès la première validation dans un bus + une utilisation du vélo pendant 31 jours consécutifs	Agence commerciale + Buscyclette pour retirer le vélo
Réservé aux moins de 26 ans habitant ou faisant leurs études à Amiens Métropole	Mensuel Campus	21,40	Pendant 31 jours consécutifs à partir de la première validation de la carte, un nombre illimité de voyages	Agence commerciale
	Annuel Campus	180	Pendant 12 mois consécutifs à partir de la première validation de la carte, un nombre illimité de voyages	
	Mensuel Bus + Vélo Campus	30	Pendant 31 jours consécutifs à partir de la première validation dans un bus + une utilisation du vélo pendant 31 jours consécutifs	Agence commerciale + Buscyclette pour retirer le vélo
Réservé aux collégiens et aux lycéens habitant ou faisant leurs études à Amiens Métropole	Mensuel jeunes	18	Pendant 31 jours consécutifs à partir de la première validation de la carte	Agence commerciale
	Annuel jeunes	155	Pendant 12 mois consécutifs à partir de la première validation de la carte, un nombre illimité de voyages	
	Mensuel Bus + Vélo jeunes	28	Pendant 31 jours consécutifs à partir de la première validation dans un bus + une utilisation du vélo pendant 31 jours consécutifs	Agence Commerciale + Buscyclette pour retirer le vélo
Collégiens et lycéens de plus de 16 ans	Scolaires 65%	88	2 voyages par jour scolaire pendant toute l'année scolaire	Agence commerciale
Collégiens et lycéens de moins de 16 ans	Scolaires 100%	Gratuit	2 voyages par jour scolaire pendant toute l'année scolaire	
Personnes inscrites à	Demandeurs d'emploi	Gratuit	240 voyages pendant 3 mois	Agence

l'ANPE d'Amiens Métropole ET habitant AM			consécutifs à partir de la première validation de carte	commerciale
Personnes bénéficiant du RSA ET habitant AM	RSA	Gratuit	240 voyages pendant 3 mois consécutifs à partir de la première validation de carte	
Personnes de 65 ans et + habitant AM et non imposables sur le revenu	Personnes âgées	Gratuit	80 voyages par mois jusqu'au 31/01/2011	
Personnes invalides à 80% et plus habitant AM	Personnes invalides	Gratuit	80 voyages par mois jusqu'au 31/01/2011	

Source : site internet Ametis - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours



Agence commerciale Ametis située sur le parvis de la gare

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

5/ Transport à la demande (TAD)

Les lignes TAD bénéficient des mêmes tarifs et titres de transport que les autres lignes du réseau Ametis. Le système gère les regroupements des demandes sur le parcours dans le même intervalle d'horaires. Dans le but d'optimiser le service, il est possible que des aménagements horaires soient appliqués.

L'usager désirant utiliser ce service doit respecter les étapes suivantes :

- Il faut tout d'abord appeler la centrale de réservation au 0 820 80 20 10. Elle est ouverte de 7h à 19h du lundi au vendredi et de 8h à 15h30 le samedi. La réservation peut se faire au plus tôt 4 semaines avant la date du déplacement et au plus tard 1h avant celui-ci. Il est requis d'appeler la centrale la veille pour les déplacements se faisant avant 8h et le samedi pour une course le lundi.
- Il est ensuite demandé à l'usager d'indiquer les arrêts de départ et d'arrivée, l'horaire et le jour demandés. Lors de la première réservation, les coordonnées (nom, prénom et N° de téléphone) devront être renseignées.
- L'opérateur confirme l'heure et le lieu auxquels le mini-bus passera à l'arrêt prédéfini à l'avance. A cette occasion, le retour peut être réservé.

- Le mini-bus passe à l'arrêt choisi parmi les arrêts définis sur le périmètre de la desserte.

Pour rappel, les lignes bénéficiant du TAD sont les lignes 50 (Bertangles / Poulainville / Ctre Cial Amiens Nord) et 56 (Dreuil / Etouvie / C.lorraine / Ctre Cial Amiens Nord).

B. PIETO +

Piéto+ est un service de taxis de proximité à la demande conçu pour desservir le cœur de ville. Il a été mis en place en 2003 par Amiens Métropole. Le but est de faciliter la mobilité dans l'hypercentre piétonnier de la ville et d'améliorer l'accès aux habitants de la périphérie. Cette prestation est gérée par Ametis et Comox, entreprise du groupe Véolia Transport, avec 5 véhicules électriques homologués silencieux et non-polluants. Ce service gratuit, depuis mai 2006, est destiné en priorité aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées, aux femmes enceintes…

Pour réserver, une centrale téléphonique est disponible au 06 16 82 32 35. Il est également possible d'interpeller une voiturette libre passant à proximité. Les véhicules circulent du mardi au samedi, de 10h à 12h et de 14h à 18h30 (17h45 le samedi). Un kiosque situé au cœur du périmètre permet d'accueillir et d'informer les voyageurs, et de gérer la flotte de voiturettes.

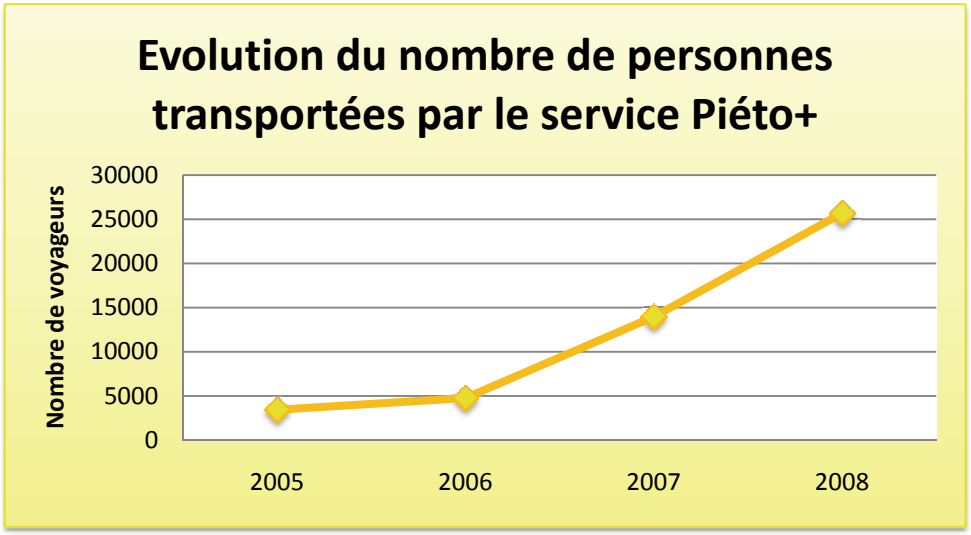


Kiosque d'information et véhicule Piéto+

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Piéto+ répond aux attentes d'une certaine clientèle puisque le nombre de voyageurs a été multiplié par 7 entre 2005 et 2008. A noter sur le graphique ci-dessous que cette multiplication s'est faite dès 2006 lorsque le service est devenu gratuit.

Son coût de fonctionnement pour l'année 2009 s'est élevé à 179.000 € TTC.



Source : Eléments de pré-diagnostic de la révision 2009-2012 du PDU amiénois

Réalisation : stagiaires de Polytech'Tours

C. TRANSPORT ADAPTE D'AMIENS METROPOLE (TAAM)

La métropole possède également un service de Transport à la Demande en porte à porte réservé aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) qui ne peuvent utiliser le réseau classique. Il est opérationnel sur le périmètre du PTU amiénois et dispose d'une flotte de 57 véhicules d'environ 9 places. Ce service public de Transport Adapté d'Amiens Métropole dont le délégataire est Synergihp Picardie Transport Adapté (SPTA), a été créé en 2000.

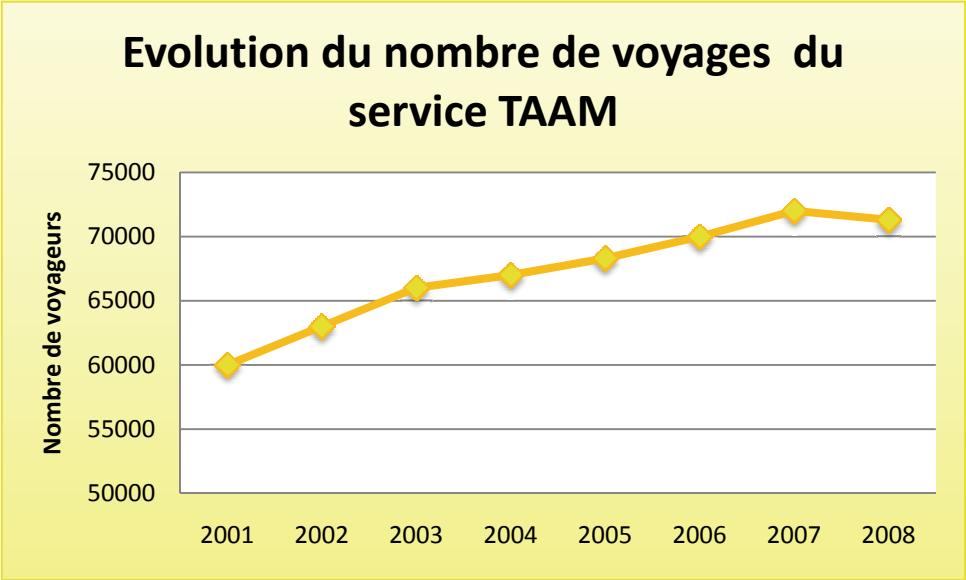
Le service fonctionne tous les jours, y compris les jours fériés, de 6h à 23h (heure à laquelle le dernier client doit être déposé). Il est uniquement ouvert aux personnes handicapées titulaires d'une carte d'invalidité. L'admission se fait d'office pour les handicaps moteurs nécessitant l'usage d'un fauteuil roulant et les non-voyants. Pour les handicaps suivants, une commission en amont décide de l'admission de l'usager : déficience mentale, handicap physique et malvoyant.

Tarifs applicables au 1er janvier 2008	
Tarif travailleur	1,79 € le trajet
Tarif particulier	2,42 € le trajet
Tarif après 21h/Dimanches/Jours fériés	4,99 € le trajet
Attente conducteur	14,46 € (1 heure)
Course réservée mais non effectuée	20,40 € le trajet

Source : site internet SPTA – Réalisation : stagiaires de Polytech'Tours

Le coût de fonctionnement de ce transport adapté pour l'année 2009 est de 1,3 million € HT. Au niveau de la fréquentation, le service enregistre 600 usagers environ dont 22% en fauteuil roulant, 44% ayant des difficultés à marcher, 34% ayant des difficultés liées à certaines maladies (Alzheimer, handicap mental, malvoyant, non-voyant). 30 à 35% des usagers utilisent TAAM pour des motifs réguliers et la moitié des clients a plus de 60 ans. Le graphique ci-dessous montre l'évolution du

nombre de voyages du service TAAM entre 2001 et 2008. Il s'est stabilisé vers 2007-2008 après une augmentation de 20 % entre 2001 et 2007 pour atteindre 71 300 voyages en 2008, ce qui fait une moyenne de 119 voyages environ par personne et par an.



Source : Eléments de pré-diagnostic de la révision 2009-2012 du PDU amiénois

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

D. VELAM

1/ Présentation

Vélam est un service de location de vélo mis en place par la ville d'Amiens pour faciliter les déplacements en centre-ville. Le parc est constitué de 26 stations, disposées tous les 300 à 400 mètres environ et de 313 vélos. La location peut se faire 7 jours/7 et de 5h à 2h du matin. Le dépôt d'un vélo peut s'effectuer 24h/24. Pour utiliser le service, il faut s'inscrire en remplissant le bulletin présent sur les stations ou dans les mairies pour un abonnement de longue durée ou directement à une station pour 1 journée ou 7 jours. Dans ce cas, le règlement se fait par carte bancaire et un code à 4 chiffres est alors demandé à l'usager pour pouvoir gérer son compte de location. Ensuite, il suffit de retirer le vélo à la borne et de le redéposer à une station une fois sa course finie.

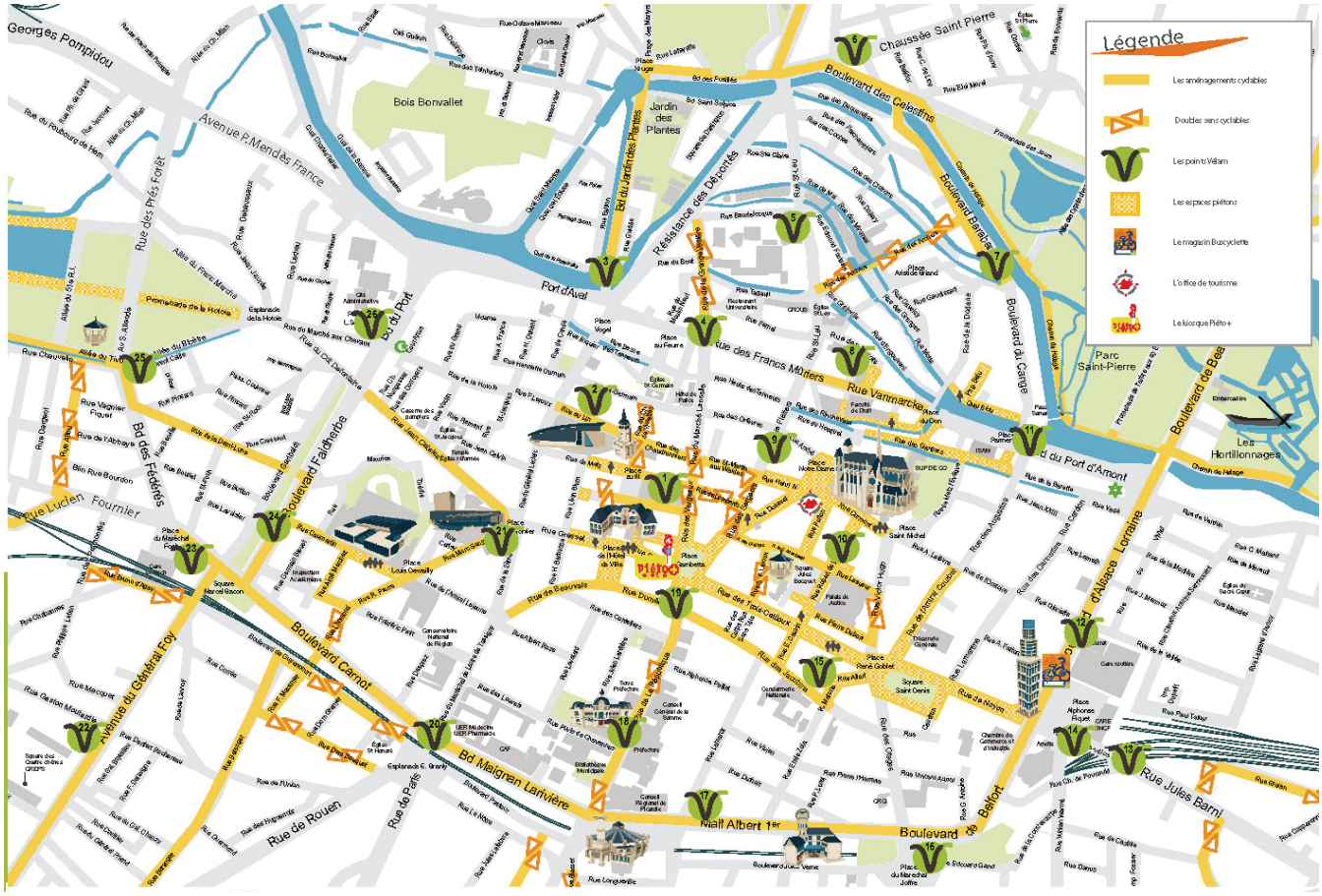
2/ Tarifs

Tarifs applicables	
Frais de mise en service	1 €
1ère demi-heure	Gratuit
2ème demi-heure	1 €
3ème demi-heure	2 €
4ème demi-heure	4 €
Exemple pour 2 heures de Vélam	7 € (somme des demi-heures)

Source : Amiens Forum juillet-août 2010 - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Tout l'intérêt du Vélam réside dans la location courte durée au vu des tarifs attractifs (gratuité de la 1ère demi-heure).

3/ Plan du réseau



Plan des stations Vélam disponibles en centre-ville d'Amiens. Source : Site internet Vélam

4/ Buscyclette – Association Vélo Service

Buscyclette est un service d'Amiens Métropole délégué dans le cadre d'une convention de délégation de service public à l'association Vélo Service. Cette association a pour but de promouvoir la pratique du vélo en proposant plusieurs services :

- la location (généralement inscrite dans la longue durée)

- le marquage des vélos contre le vol

- le gardiennage

- les petites réparations

- des sorties, urbaines ou sportives, et autres manifestations pour le développement de la pratique du vélo.

Enfin, l'association intervient dans les établissements scolaires et les centres de loisirs. Les interventions en école primaire portent sur les problèmes environnementaux liés aux transports en général et à l'acquisition des règles élémentaires de sécurité à vélo.

Le service possède actuellement un parc de 1.584 vélos et en comptera environ 2.000 à la fin de l'année 2010.

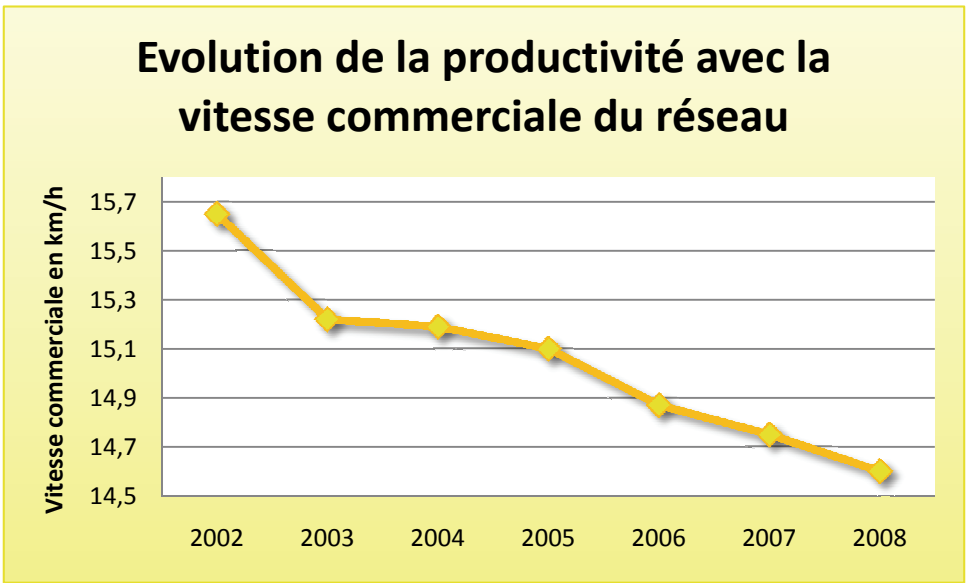
Tarifs applicables	
Tarif de location annuelle	100 €
Tarif étudiants, demandeurs d'emploi ou usagers SNCF	50 €
Location mensuelle	20 €
Location hebdomadaire	8 €
Location week-end	8 €

Source : Amiens Forum juillet-août 2010 - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

E. PROBLEMES DU RESEAU ET EVOLUTION

1/ Réseau Ametis

La plus grande faiblesse de l'AOT amiénoise provient de son réseau de bus. La vitesse commerciale de 14,6 km/h est très en retrait par rapport à la moyenne nationale, qui se situe entre 17 et 18 km/h. Cette vitesse a diminué depuis plusieurs années (-6,5% entre 2002 et 2008) parallèlement aux difficultés de circulation en ville qui ne cessent de croître.



Source : Amiens Métropole et rapports d'activité SEMTA - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

De plus, le stationnement automobile reste toujours aussi aisé en ville avec une offre importante de places gratuites, ce qui ne pousse pas les usagers utilisant l'automobile à changer de mode de transport. Ces habitudes qui se maintiennent occasionnent toujours plus de difficultés de circulation. Enfin, comme le PTU amiénois est très peu pourvu en aménagements spécifiques appropriés comme notamment des sites propres pour les transports en commun, le bus se trouve en plein cœur des problèmes de circulation automobile. Le tableau ci-dessous permet de mesurer l'impact du stationnement sur le choix modal des usagers :

	Les usagers prennent leur voiture si	
	Le stationnement est assuré	Le stationnement n'est pas assuré
Besançon	90%	46%
Grenoble	94%	53%
Toulouse	99%	41%
Berne	95%	13%
Genève	93%	36%
Lausanne	94%	35%

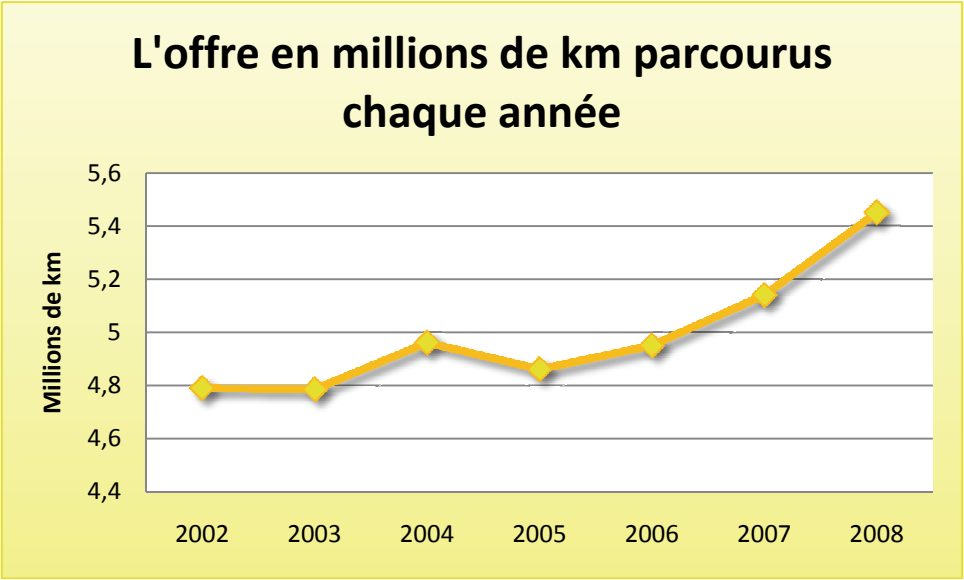
Source : Etude PDU 2009 du GART - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Il faudrait donc mettre en lien les tarifs de stationnement payant avec les tarifs des transports urbains, ainsi qu'une tarification incitative à l'intermodalité dans les parcs relais dont la localisation et l'acheminement vers le centre-ville devront être soignés. Une autre solution, moins coûteuse, serait de privilégier la priorité aux feux tricolores pour les bus.

Enfin, la solution la plus lourde mais aussi la plus efficace au niveau du gain sur la vitesse commerciale reste la mise en place de sites propres. Cette action peut être accompagnée d'une non-compensation systématique des places de stationnement supprimées lors de la mise en place de ces sites propres. Il est également possible de prévoir l'enlèvement de plantations si la mise en œuvre d'un couloir spécifique pour les transports en commun est délicate à intégrer sur la voirie.

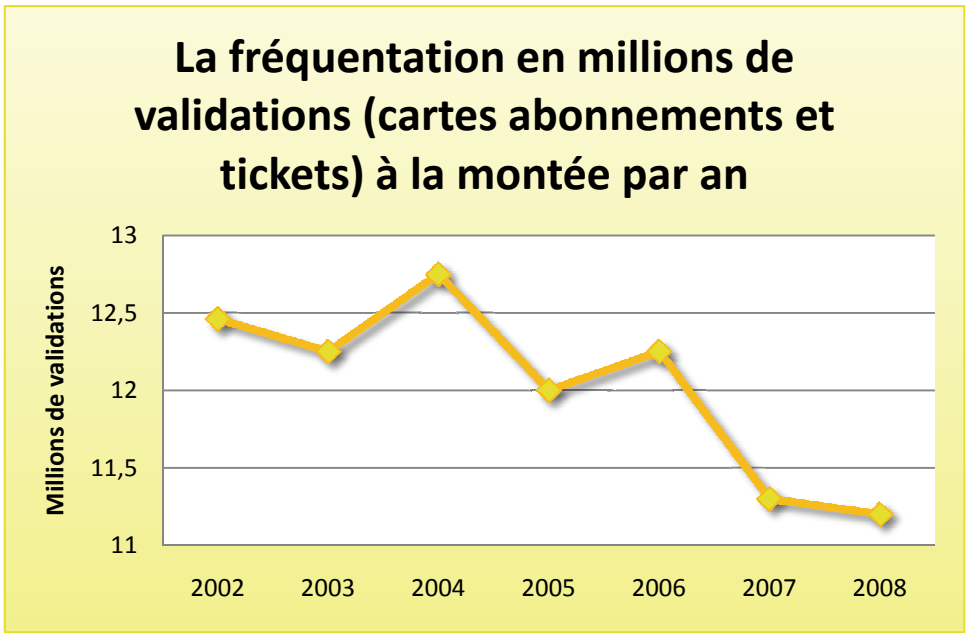
Le réseau de bus Ametis possède pourtant des atouts. La tarification sociale est très développée pour les seniors, les demandeurs d'emploi, les étudiants et les scolaires de moins de 16 ans (cf. tableau des tarifs d'Ametis). La flotte de véhicules a été rajeunie avec une moyenne d'âge légèrement supérieure à 5 ans en septembre 2009 contre 7 ans fin 2008.

Cependant, une caractéristique à nuancer est la progression de l'offre en kilomètres (+ 14% entre 2002 et 2008 comme on peut le voir sur le graphique ci-dessous) qui pourrait être à priori un signe d'une progression de l'offre. Or, deux facteurs vont contre cette tendance : même si l'offre en km augmente, il faut garder en tête que le réseau perd de sa compétitivité avec la chute de sa vitesse commerciale, ce qui implique des temps de trajets plus longs au vu de la distance parcourue. Cela n'en fait pas forcément une alternative crédible à la voiture particulière. Un autre facteur important est l'extension du PTU d'Amiens Métropole. Une croissance importante de l'offre en kilomètres s'est surtout opérée entre 2006 et 2007 et a continué jusqu'en 2008 pour atteindre 5,45 millions de kilomètres. Cette augmentation coïncide avec l'entrée de 12 nouvelles communes dans le PTU amiénois le 1er janvier 2007, qui est ainsi passé de 21 à 33 communes, élargissant le territoire sur lequel la compétence des transports urbains doit s'exercer. Toutefois, seules 19 communes sur les 33 du PTU sont desservies par le réseau Ametis. En compensation, une autorisation de trafic local a été accordée au Conseil Général et à son réseau Trans'80 pour que les lignes voyageurs puissent prendre en charge des scolaires et des usagers commerciaux.



Source : rapports d'activité SEMTA - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Au final, le réseau est surtout utilisé par des usagers captifs qui représentent environ 70% de la clientèle. Il est délaissé par la clientèle qui a d'autres choix de modes de transport et perd donc de la fréquentation chaque année, ce qui montre que l'offre est inappropriée vis-à-vis des attentes de la population. La baisse de fréquentation a baissé de 11% entre 2002 et 2008 pour atteindre la valeur de 11,2 millions de validations. Une forte diminution a été observée pendant l'année 2007, expliquée par la piétonisation de la Place Goblet et de la rue de Noyon entre juin 2007 et février 2008. En outre, le taux de fréquentation du réseau d'Amiens Métropole est inférieur au taux national en 2003 pour les PTU entre 100 et 300.000 habitants (71,7 voyages par habitant sur la métropole amiénoise).



Source : rapports d'activité SEMTA - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

La municipalité d'Amiens est très attendue sur le domaine des transports face au délaissement des transports en commun, d'autant plus que ce thème a été le cheval de bataille de la majorité en place actuellement.

2/ Intermodalité

En 2008 a eu lieu l'aménagement du parking de la gare en vaste esplanade piétonne pour une somme avoisinant les 10 millions d'euros. Malgré le fait que cette vaste esplanade redonne de l'espace aux piétons, l'intermodalité est reléguée au second plan alors que ce pôle de la gare d'Amiens est l'espace qui combine le plus de modes de transport : train, bus, vélos, taxis, navette gare TGV, cars interurbains, cars régionaux et voitures. Depuis les travaux de 2008, on peut remarquer que:

- les stations de bus ont été éloignées des quais des trains
- les déposes minutes pour les voitures sont inexistants ce qui conduit à un stationnement sauvage
- la station de taxis se retrouve au milieu des flux de piétons
- les emplacements de vélos ont été réduits.

Le tableau suivant indique, selon le mode de transport utilisé, la fréquentation de la gare.

Fréquentation du pôle intermodal de la gare du Nord d'Amiens	
Bus	16 500 Montées-Descentes/jour avec 40% de correspondances (2009)
Trans'80	650 scolaires/jour (2009)
Gare	20 000 voyageurs/jour (2008)
Vélam	65 retraits en moyenne/jour (3 sites en 2009)

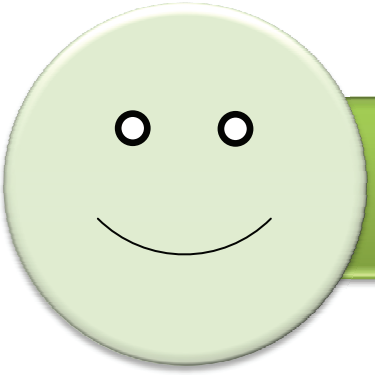
Source : Eléments de pré-diagnostic de la révision 2009-2012 du PDU amiénois – Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Des mesures correctives sont appliquées en 2010 :

- Incitation au report des voitures dans le parking Amiens 2/Perret avec les 20 premières minutes gratuites
- Travaux de rapprochement des arrêts de bus
- Aménagement de locaux sécurisés pour vélos
- Déplacement des bornes de taxis dans une rue voisine

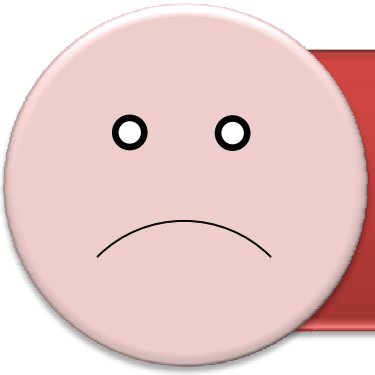
La gare de Longueau, qui est le 2ème pôle d'échanges sur le PTU amiénois où se côtoient les trains, les bus, les vélos, les taxis et les voitures, possède un parking gratuit dont la capacité a été agrandie plusieurs fois pour atteindre 720 places en 2009. Le problème de ce pôle est que les 2 lignes de bus qui la relient au centre-ville d'Amiens sont peu compétitives : 25 à 30 minutes (temps théorique) contre 10 minutes en voiture. De plus, il est envisagé d'accroître la capacité du parking une nouvelle fois tout en le faisant devenir payant. Sachant que beaucoup de stationnements sont gratuits à l'heure actuelle au centre-ville d'Amiens, les personnes utilisant la voiture préfèreront sans doute continuer leur route jusqu'à Amiens, ce qui dépeuplera ce pôle d'échanges et augmentera les difficultés de circulation en ville.

La révision du PDU amiénois fait le bilan en 2009 de l'intermodalité par rapport aux objectifs fixés pour le précédent PDU de 2002 à 2012 ; en conclusion, peu d'éléments ont été réalisés et il reste donc des efforts à fournir pour concilier les modes de transports et proposer des alternatives crédibles à la voiture pour les usagers.



CE QUI A ETE FAIT

- Accroître les capacités de stationnement du pôle d'échanges de Longueau (situation amenée à évoluer suivant la mise en place d'un parking payant)



CE QUI N'A PAS ETE FAIT

- Faciliter l'usage combiné des différents modes de transport
- Améliorer la qualité des échanges gare du Nord à Amiens
- Développer les transferts voitures-train à destination de l'agglomération
- Améliorer l'intermodalité et favoriser les transferts vers le réseau urbain. Expérience parking-relais peu convaincante car les conditions de réussite sur le réseau n'étaient pas réunies

IV/ COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

La Communauté de communes de l'Abbevillois est un établissement public qui regroupe les 13 communes des cantons nord et sud d'Abbeville : Abbeville, Bellancourt, Bray-lès-Mareuil, Cambron, Caours, Drucat, Eaucourt-sur-Somme, Epagne-Epagnette, Grand-Laviers, Mareuil-Caubert, Neufmoulin, Vauchelles-les-Quesnoy, Yonval. Le périmètre de compétence en matière de transport est celui du PTU englobant ces 13 communes.

COMMUNAUTE DE COMMUNES D'ABBEVILLE
13 communes
31859 habitants (dont 25000 pour Abbeville)
Président : Nicolas Dumont, maire d'Abbeville
Date de création : 1994

Le nom du transport en commun sur le PTU abbevillois est le réseau BAAG (Bus Abbeville – Agglomération).

A. PRESENTATION DE L'EXPLOITANT

Une filiale du groupe Keolis, acteur de la mobilité durable, leader du transport public de voyageurs en France, et opérateur des réseaux de transport urbain de plus de 80 agglomérations françaises. Keolis est un acteur majeur du secteur interurbain dans 65 départements. A l'international, le Groupe est présent dans 7 pays européens et au Canada. Il organise le réseau BAAG depuis 1992.

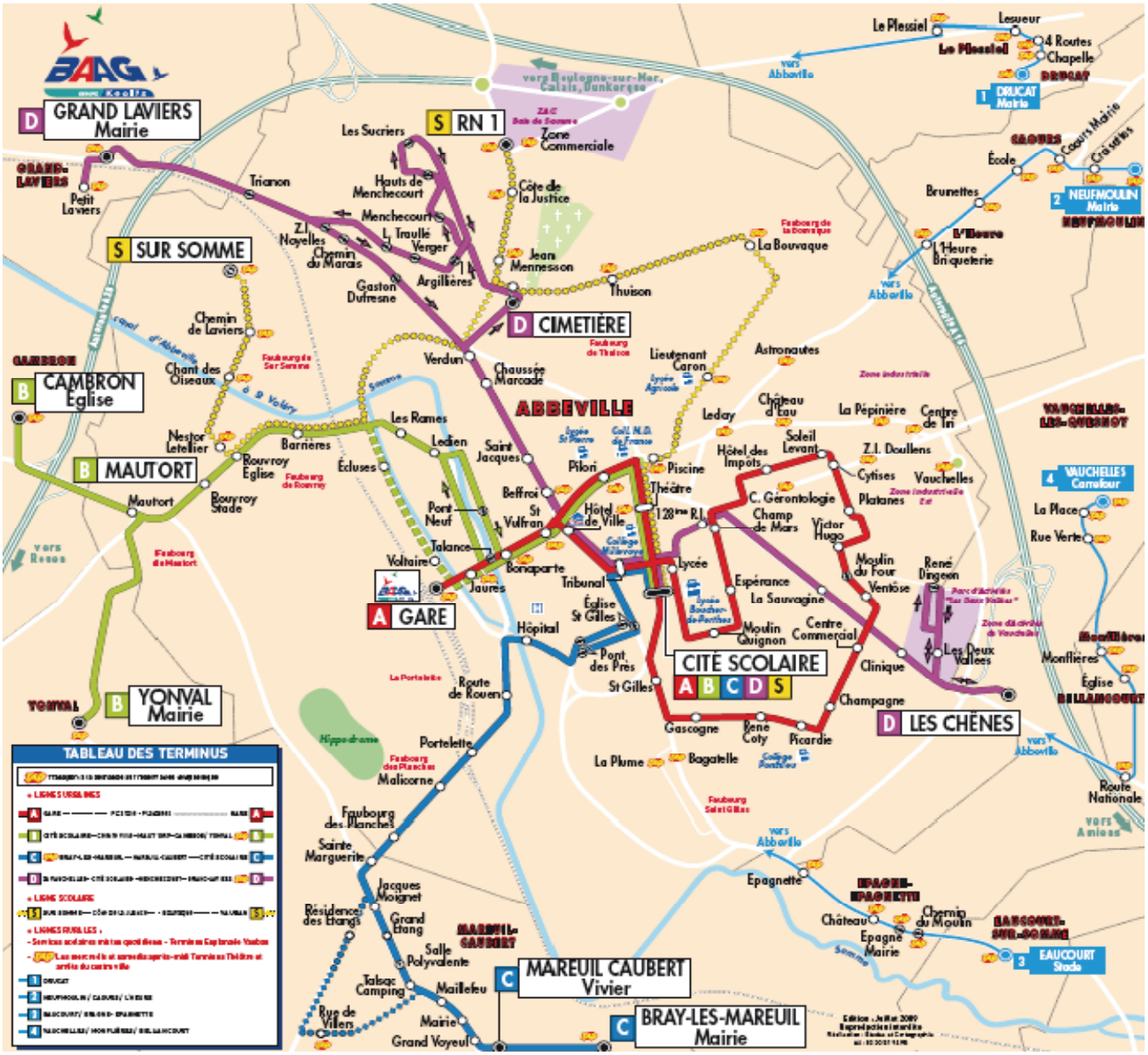
B. LE RESEAU BAAG

1/ Plan du réseau

Différents services en plus du réseau de bus urbain sont mis en place par la CC de l'Abbevillois. Ainsi, les possibilités d'utiliser un transport public sont les suivantes:

- 4 lignes urbaines ABCD + 1 ligne scolaire urbaine S.
- 4 lignes rurales 1, 2, 3 et 4 (scolaires et commerciales), assurées par deux transporteurs sous l'enseigne des BAAG.
- Du transport à la demande (TAD) dans les quartiers excentrés d'Abbeville et dans les communes rurales.
- Le service EVASION pour les personnes à mobilité réduite.

Le réseau BAAG ne fonctionne pas les dimanches et jours fériés.



Source : Site internet du réseau BAAG

Les lignes urbaines

Ligne A1 : Gare – Platanes – Centre Commercial – Picardie – Gare

Ligne A2 : Gare – Picardie – Centre Commercial – Platanes – Gare

Ligne B : Cité scolaire – Rouvroy – Cambron – Yonval

Ligne C : Bray Les Mareuil – Mareuil Caubert – Cité scolaire

Ligne D : ZA Vauchelles – Cité scolaire – Menchecourt – Grand Laviers

Ligne S : Sur Somme – Côte de la justice – La Bouvaque – Cité scolaire

Les lignes rurales

Ligne 1 : Drucat – Le Plessiel – Abbeville

Ligne 2 : Neufmoulin – Caours – Abbeville

Ligne 3 : Eaucourt – Epagne-Epagnette – Abbeville

Ligne 4 : Vauchelles – Bellancourt – Abbeville

2/ Tarifs

➢ Les Tickets

Objets	Titres de transport	Prix (€)	Validité	Vente
Tout public	**UNITE**	1	1 heure	conducteur
	COEUR DE VILLE	0,20	1 trajet Gare <> Théâtre	conducteur
	GROUPE	5,50	1 heure 10 personnes maximum + 1 accompagnateur	la Boutique BAAG
	Carnet 10 TICKETS	8	1 heure	la Boutique BAAG et les dépositaires
Bénéficiaire du RSA ou du Minimum Vieillesse	**Carnet réduit 10 TICKETS** accompagné de la carte "CONTACT"	6	1 heure	la Boutique BAAG

Source : site internet du réseau BAAG - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

➢ Les Abonnements (accompagnés de la carte BAAG)

Objets	Titres de transport	Prix (€)	Validité	Vente
Ceux qui habitent ABBEVILLE OU MAREUIL CAUBERT	La carte mensuelle "CLASSIC"	22	du 1er au dernier jour du mois	la Boutique BAAG
	La carte annuelle "CLASSIC"	200	de septembre à août	
Ceux qui habitent UNE DES ONZE COMMUNES RURALES	La carte mensuelle "TEMPO"	10	du 1er au dernier jour du mois	
	La carte annuelle "TEMPO"	100	de septembre à août	
Ceux qui ne prennent le bus qu'en JUILLET et AOUT	La carte mensuelle "AZIMUT"	15	du 1er au dernier jour du mois	
Seniors (70 ans et plus)	La carte "DIAMANT"	Gratuit	annuelle	
Titulaire de la carte orange ET non imposable	La carte mensuelle "CLASSIC" Réduite	14	du 1er au dernier jour du mois Gratuité pour tout accompagnateur d'une PMR	
Scolaire, Apprenti, Stagiaire	La carte annuelle "SCOLAIRE"	50*	du 1er septembre au 31 août	

Source : site internet du réseau BAAG - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

* Pour les habitants des communes rurales, le Centre Communal d'Action Sociale peut prendre en charge une partie du coût de la carte. Dans ce cas, son prix varie selon la participation du CCAS.

➢ Abonnement train-bus

Cf. présentation AOT Région (Quatrième partie, I)

C. LE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

Tarifs : Le TAD est accessible aux tarifs BAAG habituels. Si l'utilisateur n'a pas de titre de transport, le conducteur lui vendra un ticket à 1€. Ce ticket permet la correspondance gratuite durant une heure sur l'ensemble des lignes urbaines du réseau BAAG.

Centrale de réservation : FILINFO DEPLACEMENTS

Numéro vert (appel gratuit) : 0800 24 84 84

Du lundi au vendredi avant 18h, et avant 12h15 le samedi

Ce numéro permet d'obtenir des renseignements sur les horaires de train, de bus ou de car de la région.

- **TAD pour Abbeville**

A certaines heures de la journée, dans des quartiers excentrés ou non desservis par les lignes régulières, c'est l'utilisateur qui réserve le passage des BAAG **du lundi au vendredi.**

	Itinéraires	Horaires
Service 1	Entre le Centre Ville et les ZI-ZA des Deux Vallées	Un départ toutes les 20 minutes entre 7h45 et 9h05 (aller) et toutes les 30 minutes entre 16h40 et 18h15 (retour)
Service 2	Entre le Centre Ville et les quartiers Sur Somme, La Bouvaque, Côte de la Justice, Astronautes, Leday, Les Hauts de Saint-Gilles, les Hauts de Villers et le Centre de Gérontologie	Entre 9h00 et 11h45 et entre 14h00 et 16h30
Service 3	Du Centre Ville ou des quartiers à la demande vers les Assedic, rue René Dingeon	Le lundi, mardi et jeudi de 8h30 à 11h45 et de 14h à 15h30 Le mercredi et vendredi de 8h30 à 11h45

Source : site internet du réseau BAAG - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

- **TAD pour les communes rurales**

Entre les communes rurales (Bellancourt, Bray les Mareuil, Caours, Cambron, Drucat, Eaucourt, Epagne-Epagnette, Grand-Laviers, Neufmoulin, Vauchelles, Yonval) et le centre ville d'Abbeville, **les mercredis et samedis après-midi, tout au long de l'année.**

Itinéraires	Horaires
Entre les arrêts demandés dans les communes rurales et Abbeville Communes rurales : tous les arrêts BAAG sont desservis par le TAD Abbeville : desserte de tous les arrêts BAAG du centre-ville : Théâtre, Pilori, Hôtel de Ville, Beffroi, Saint-Vulfran, Bonaparte, Jaurès et Gare SNCF.	13 h 30 - 14 h 15 départ vers Abbeville 17 H 00 - 17 H 45 retour vers la commune

Source : site internet du réseau BAAG - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

D. LE SERVICE EVASION POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Le service BAAG à domicile pour les Personnes à Mobilité Réduite propose une prise en charge au domicile jusqu'au lieu de destination, sur l'ensemble du périmètre de la Communauté de Communes de l'Abbevillois.

Ce service est réservé aux personnes titulaires de la carte orange. Pour bénéficier du service EVASION, il suffit de remplir un dossier d'inscription auprès de la boutique BAAG. Présentation de la carte d'identité et de la carte orange en cours de validité obligatoire.

Ce service fonctionne du lundi au vendredi de 9h30 à 11h30 et de 14h15 à 16h15. Les réservations s'effectuent 48 heures à l'avance, sur simple réservation téléphonique en appelant la Centrale de réservation : FILINFO DEPLACEMENTS (0800 24 84 84)

Tarifs applicables pour le service EVASION	
Tarif unité (en vente à bord du véhicule)	2 €
Carnet de 10 tickets (en vente à la boutique BAAG)	16 €
Accompagnateur	Gratuit

Source : site internet du réseau BAAG - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

E. UNE GARE MULTIMODALE

Dans le cadre de ses réflexions sur les problématiques de déplacements, la Communauté de Communes de l'Abbevillois a défini le futur visage du site de la gare SNCF d'Abbeville en un véritable site multimodal. Permettant une réelle organisation physique de l'intermodalité, cet espace multimodal a également concrétisé, en concertation avec l'Autorité Organisatrice, KEOLIS et la SNCF, l'intégration de la boutique BAAG dans le hall de la gare.



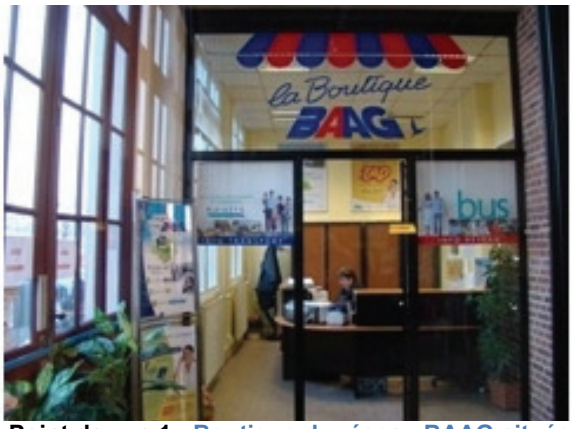
Source : Site internet du réseau BAAG

On trouve en un seul espace :

- réservation du parvis central au transport collectif : au pied du bâtiment «voyageurs », création de 3 quais avec un abri de bus accessible aux bus à plancher plat équipés de rampe
- aménagement d'une voie dépose minute

- stationnement des taxis en zone centrale
- implantation d'abris à vélos couverts
- parking de courte durée de 48 places et de longue durée de 141 places dont 6 réservées aux Personnes à Mobilité Réduite,
- accessibilité PMR sur l'ensemble de l'espace
- réalisation d'une aire de stationnement pour des cars de tourisme.

Sur le plan de la page précédente sont indiqués les points de vue des photos ci-dessous.



Point de vue 1 - Boutique du réseau BAAG située au sein de la gare - Source : site internet du réseau BAAG



Point de vue 2 - Garages à vélo individuels - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours



Point de vue 3 - Parking voitures et arrêts taxis sur la place de la gare - Réalisation : stagiaires de Polytech'Tours



Point de vue 4 - Arrêts pour cars départementaux et bus de ville devant le bâtiment de la gare - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Cette intégration permet d'accueillir le client voyageur en toute intermodalité en lui apportant les meilleures solutions transport adaptées à ces besoins : vente de titres, informations horaires et itinéraires - tout mode confondu - grâce à la centrale de mobilité "Filinfo Déplacements", réservations du Transport à la Demande et du service Evasion, infos taxis....

Le projet est amené à se finaliser avec la requalification de l'ancienne halle Sernam dans le prolongement de l'actuel bâtiment de la gare. Celui permettra d'agrandir l'espace dédié à l'intermodalité en intégrant en plus des services cités ci-dessus les suivants :

- le dépôt de bus avec un relais détente (pour chauffeurs de taxi également)
- un atelier à vélo pour des petites réparations

F. COVOITURAGE

Un site de covoiturage orienté vers les trajets domicile-travail sera mis en place en septembre 2010 sous le nom Roulezco. Cette plateforme de mise en relation pour le covoiturage, accessible depuis le site internet de la gare d'Abbeville, s'adressera aux habitants de huit communautés de communes, représentant le périmètre de la Picardie maritime. Il s'agit de celles de l'Abbevillois, du Haut Clocher, de la Région d'Hallencourt, du Vimeu vert, du Vimeu industriel, de la Baie de Somme sud, Authie-Maye et de Nouvion. Aires de stationnement et signalétique adaptée sont au programme. Ce service gratuit sera également accessible par téléphone.

Nous venons de voir à travers cette présentation des AOT du territoire de la Somme que de nombreuses difficultés sont inhérentes à l'organisation des réseaux. Il est donc légitime que chaque AOT se focalise sur l'amélioration de ses transports. Bien que distincts d'un point de vue juridique, il existe un certain chevauchement des périmètres de compétences des AOT pour les déplacements des usagers. A partir de cela, un besoin de coopération et de coordination des réseaux apparaît naturellement. Un syndicat mixte SRU est un outil créé afin de répondre à un tel besoin. L'étape suivante est donc de déterminer quel est le périmètre de compétence d'une telle structure le plus pertinent à l'échelle du Département de la Somme.

V/ LES DIFFERENTES ASSOCIATIONS POSSIBLES D'AOT POUR CREER UN SMT

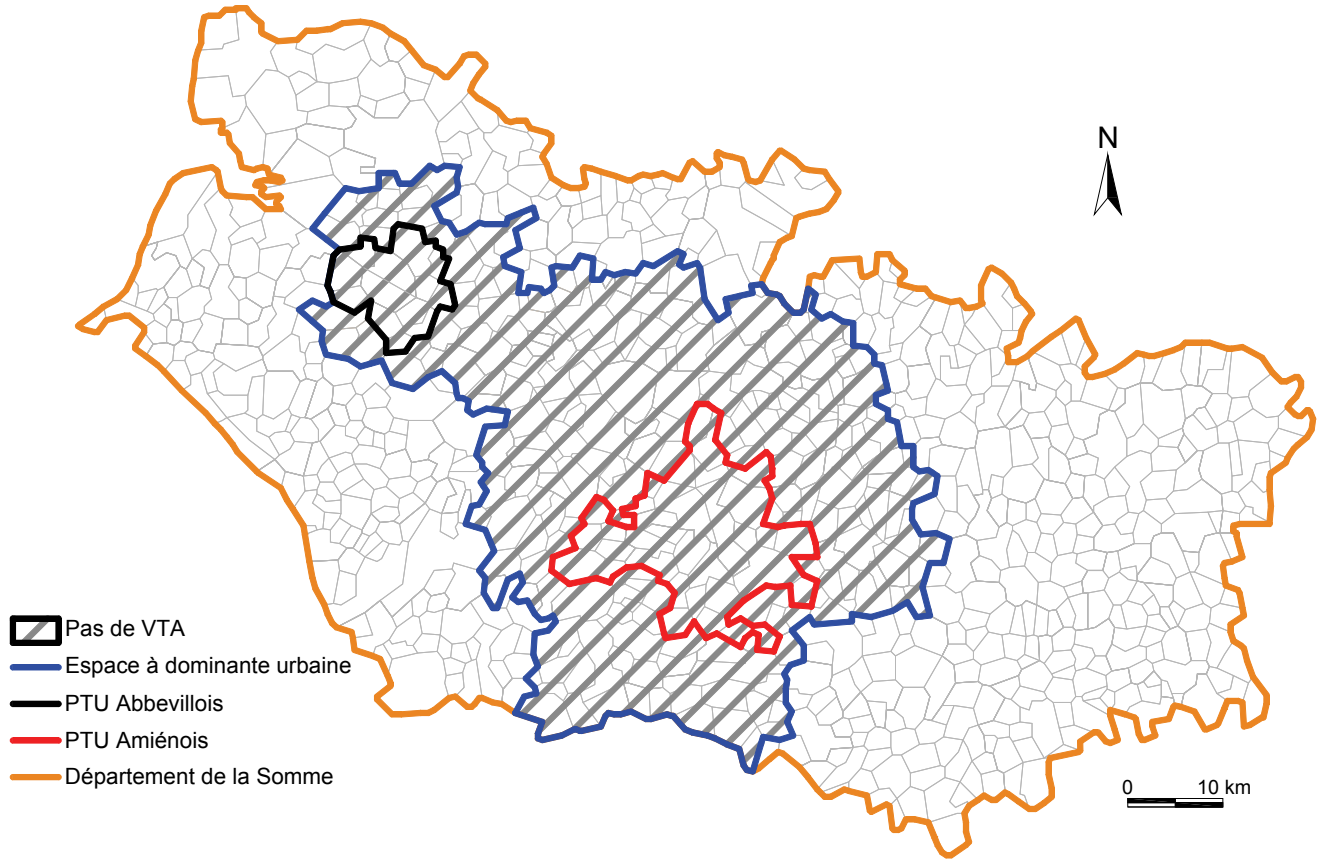
Dans cette partie vont être passées en revue toutes les combinaisons possibles d'association des quatre AOT de la Somme en expliquant les conséquences qu'elles apportent en termes de périmètre de compétence, de prélèvement de VTA, et de l'intermodalité permise pour la création d'un Syndicat Mixte de Transport SRU.

A. L'ASSOCIATION REGION/DEPARTEMENT

Dans ce premier scénario, la Région et le Département sont associés pour la création d'un syndicat mixte SRU. Malgré la présence de la Région, déjà membre du SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise), le périmètre de compétence du syndicat sera le Département.

Les deux Périmètres de Transport Urbain (PTU) que sont Amiens Métropole et la Communauté de Communes de l'Abbevillois étant en dehors du périmètre de compétence, le syndicat mixte ne pourrait agir que sur les transports interurbains et le réseau ferré.

Qui plus est, en matière de Versement Transport Additionnel (VTA), l'absence d'Amiens Métropole, autorité organisatrice de transport principale sur l'espace à dominante urbaine, interdit le prélèvement de cette taxe.



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Ainsi, la mise en place d'un syndicat mixte de transport associant la Région et le Département résulterait d'une volonté autre que celle d'obtenir de simples fonds supplémentaires. Cette volonté de création d'un syndicat mixte SRU découlerait du souhait d'améliorer l'intermodalité entre les cars du Département et le réseau TER (Train Express Régional) de la Région.

Finalement, outre l'impossibilité de prélèvement du VTA, la création d'un syndicat mixte à l'échelle de la Somme avec pour seuls membres la Région et le Département ne permet pas une coopération entre tous les transports présents sur le Département.

De plus, avec une telle association, le Syndicat Mixte de Transport ne pourrait être en mesure d'améliorer les conditions de transport du quotidien, avec notamment les flux domicile-travail vers des bassins de vie tels que la métropole d'Amiens, qui capte beaucoup d'actifs. Si la présence de la Région et du Département dans ce scénario permet un rabattement vers les pôles urbains, la chaîne de déplacement du lieu du domicile vers le lieu de travail (et vice-versa) est alors tronquée puisque les transports urbains ne sont pas concernés par les actions du syndicat.

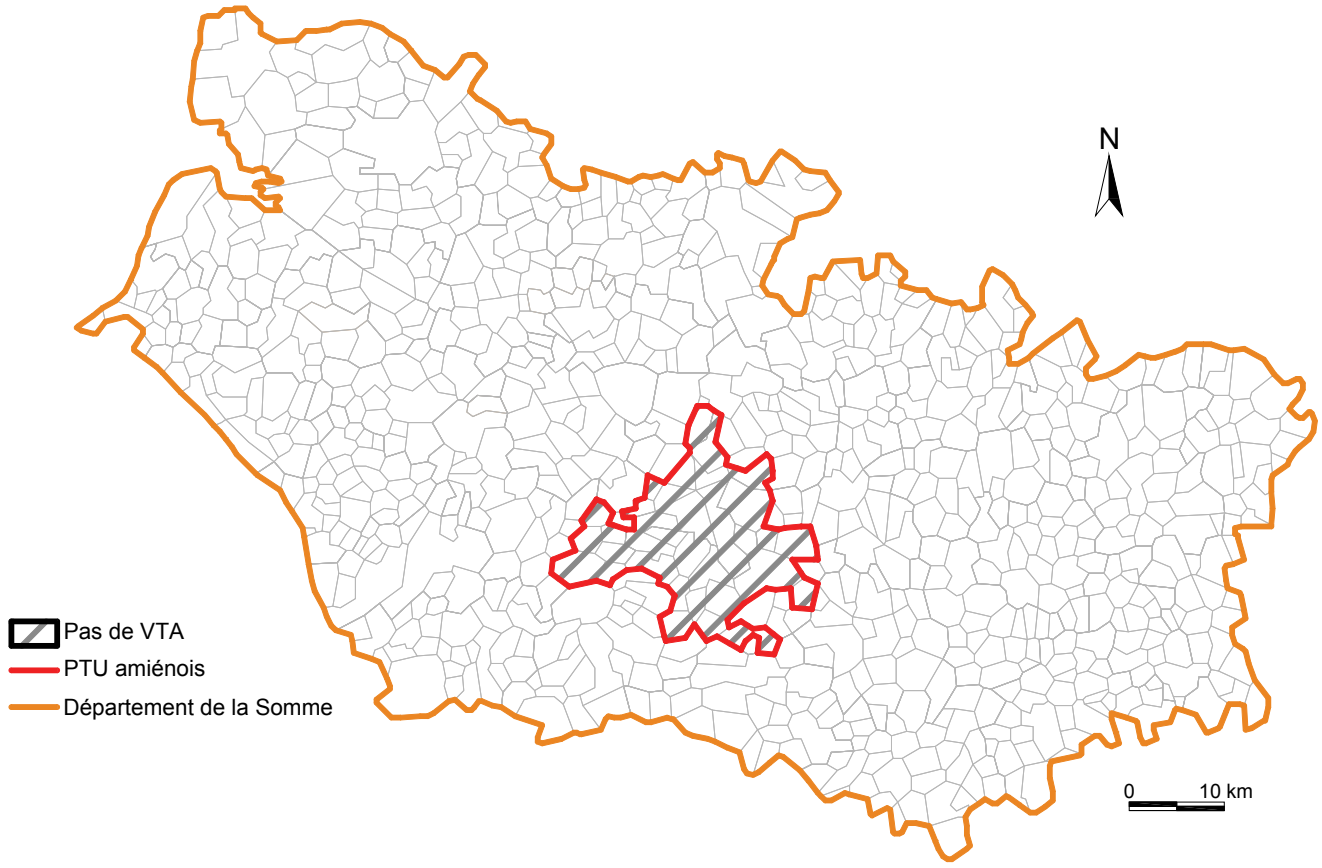
Notons dès maintenant que dans tous les scénarios qui seront présentés, sauf indications contraires, ces mêmes conclusions pourront être relevées et ne seront donc pas rappelées.

B. L'ASSOCIATION REGION/COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE

Dans ce deuxième scénario associant la Région et la Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole, le périmètre de compétence du syndicat mixte SRU serait restreint au PTU amiénois.

Contrairement au premier scénario, le syndicat ne pourrait agir, dans ce cas, que sur les transports urbains d'Amiens Métropole et l'intermodalité entre ces derniers et les TER au niveau des gares du PTU.

En ce qui concerne le VTA, malgré la présence d'Amiens Métropole cette fois-ci, aucune somme ne pourrait être prélevée. En effet, le taux du Versement Transport étant de 1,60% sur le PTU amiénois, la loi interdit la possibilité de lever un VTA.



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

La mise en place d'un syndicat mixte de transport associant la Région et la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole résulterait, ici encore, d'une volonté autre que celle d'obtenir de simples fonds supplémentaires. Une motivation serait par exemple la création d'un billet unique entre les TER et les bus du réseau AMETIS.

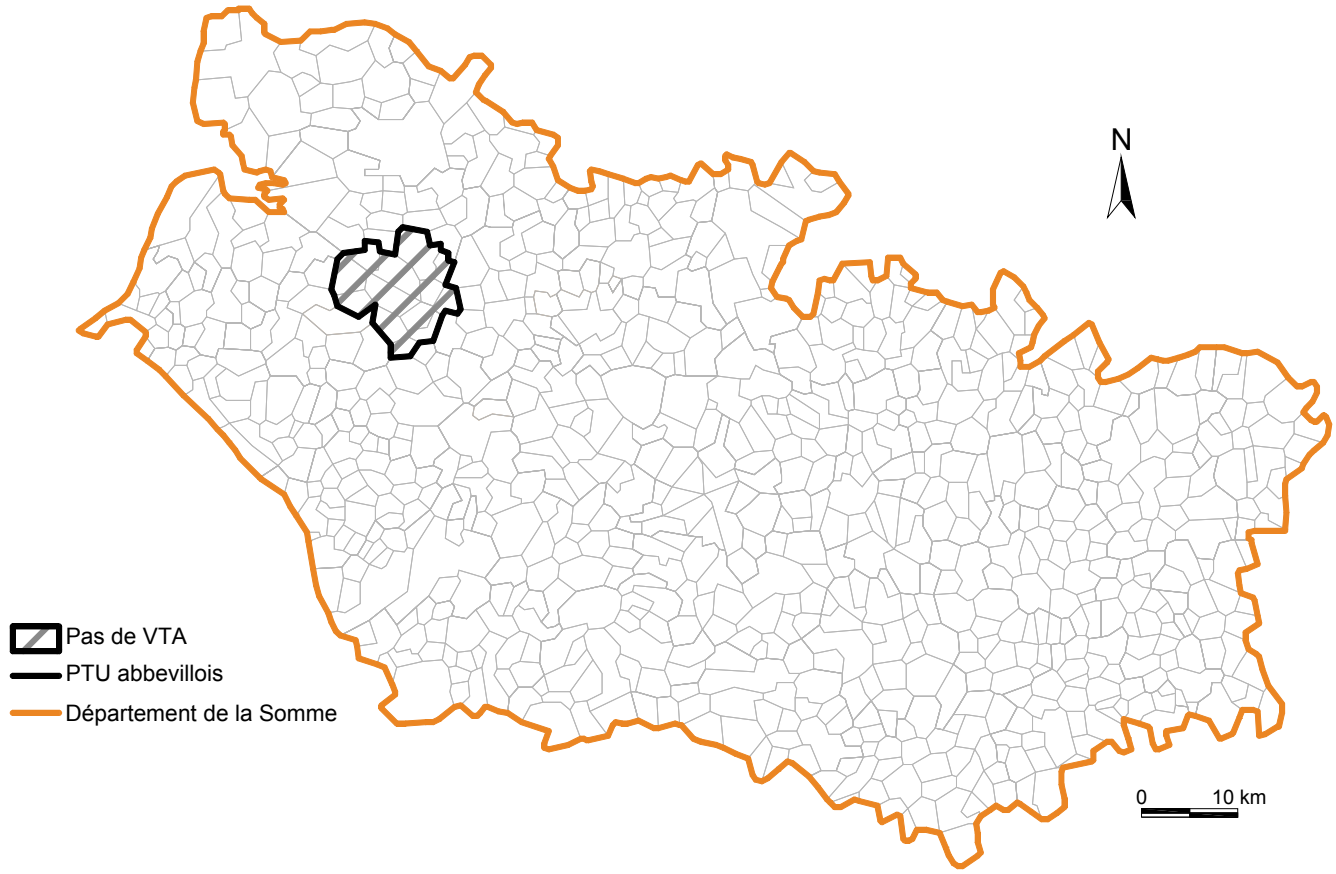
Qui plus est, un syndicat mixte à l'échelle d'Amiens Métropole et associant cette AOT avec la Région faciliterait la migration de populations extérieures au Département vers Amiens grâce au train. Mais les enjeux d'un syndicat mixte sur le territoire de la Somme vont au-delà de la prise en compte de ces seules populations. Le fait que le Département ne soit pas présent n'apportera pas de solutions sur le territoire interurbain où l'offre de transports est potentiellement la plus faible avec des besoins en mobilité plus forts.

C. L'ASSOCIATION REGION/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Dans ce troisième scénario associant la Région et la Communauté de Communes de l'Abbevillois, le périmètre de compétence du syndicat mixte SRU serait restreint au PTU abbevillois.

Comme précédemment, le syndicat mixte ne pourrait agir que sur des transports urbains, ceux de la Communauté de Communes de l'Abbevillois, et l'intermodalité avec les Transports Express Régionaux.

En matière de VTA, aucun prélèvement n'est possible dans ce scénario, pour la même raison que dans la première association présentée, à savoir la non présence d'Amiens Métropole.



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

La mise en place d'un syndicat mixte de transport associant la Région et la Communauté de Communes de l'Abbevillois résulterait, encore une fois, d'une volonté autre que celle d'obtenir de simples fonds supplémentaires. A situation similaire à la précédente, une motivation serait par exemple la création d'un billet unique entre les TER et les bus du réseau AMETIS.

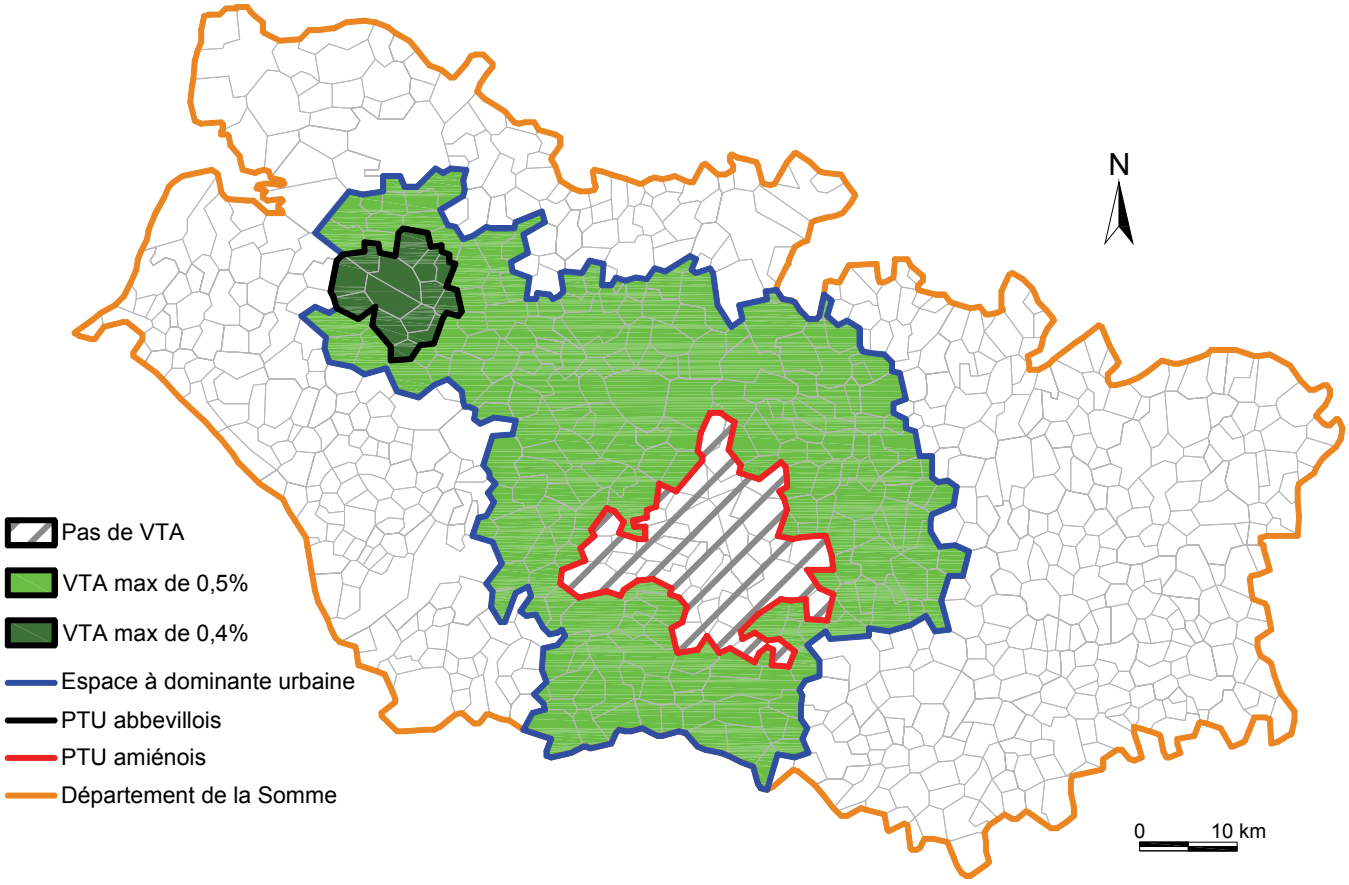
D. L'ASSOCIATION DEPARTEMENT/COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE

Avec le Département et Amiens Métropole comme membres, le périmètre de compétence du syndicat mixte serait le Département, à l'exception du PTU abbevillois.

Dans ce quatrième scénario, les deux AOT les plus « importantes » de la Somme sont associées pour agir à la fois sur les transports urbains du PTU amiénois et les transports interurbains du Département.

Il s'agit ici du premier scénario présenté où les membres peuvent prélever du VTA, sur l'espace à dominante urbaine du Département. Sur les 259 communes comprises dans cet espace, 226 sont potentiellement assujetties au prélèvement.

Un point particulier est à relever ; bien que n'étant pas membre du syndicat mixte, la Communauté de Communes de l'Abbevillois est potentiellement soumise au VTA, car elle fait partie de l'espace à dominante urbaine.



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Finalement, ce scénario semblerait pousser la Communauté de Communes de l'Abbevillois à intégrer le syndicat mixte, bien que, rappelons-le, le prélèvement du VTA est facultatif. Mais une entente entre les AOT peut être trouvée afin de ne pas prélever de VTA sur le PTU abbevillois, ce qui respecterait le choix de la Communauté de Communes de ne pas participer au syndicat mixte sans « empêcher » la possibilité pour les AOT membres d'obtenir des fonds supplémentaires.

La possibilité d'un prélèvement de VTA pourrait donc être une motivation pour créer un syndicat mixte associant le Département et la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole.

E. L'ASSOCIATION DEPARTEMENT/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Avec le Département et la Communauté de Communes de l'Abbevillois comme membres, le périmètre du syndicat mixte serait le Département, à l'exception du PTU amiénois.

Dans ce scénario, assez similaire au précédent, le syndicat mixte pourrait agir sur les transports urbains et interurbains, mais la principale AOTU (Autorité Organisatrice de Transport Urbain) qu'est Amiens Métropole n'est pas membre ici, ce qui réduit le champ d'action sur les transports urbains de la Somme.

En ce qui concerne le VTA, tout comme dans le premier scénario, aucun prélèvement ne peut être envisagé, la non présence d'Amiens Métropole comme membre l'interdisant.

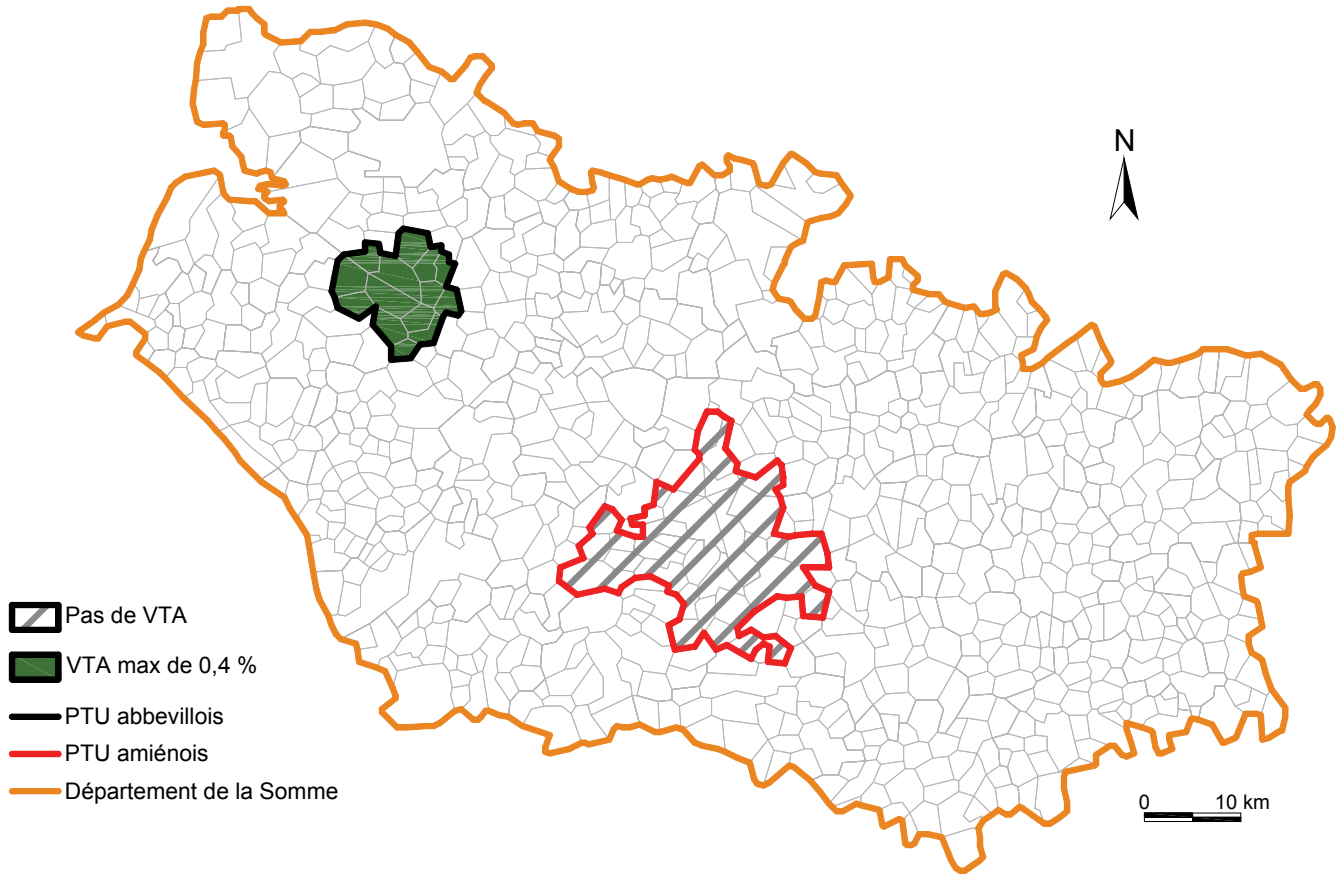
La mise en place d'un syndicat mixte de transport associant la Région et la Communauté de Communes de l'Abbevillois résulterait donc d'une volonté autre que celle d'obtenir de simples fonds supplémentaires. Une motivation serait par exemple la création d'un billet unique entre les cars du Département et les bus du réseau BAAG.

F. L'ASSOCIATION COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Dans ce sixième scénario associant la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole et la Communauté de Communes de l'Abbevillois, le périmètre de compétence du syndicat mixte SRU serait restreint aux PTU amiénois et abbevillois.

Le syndicat mixte ne pourrait agir que sur les transports urbains de la Somme, à savoir les réseaux AMETIS et BAAG.

En matière de VTA, seul le PTU abbevillois est potentiellement assujetti, Amiens Métropole étant membre mais son taux de Versement Transport étant de 1,60%, il est impossible d'y prélever une taxe supplémentaire.



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

La création d'un syndicat mixte de transport avec pour membres la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole et la Communauté de Communes de l'Abbevillois pourrait résulter de la volonté d'obtenir des fonds supplémentaires.

Mais dans ce cas, la non contiguïté des PTU soulève la question de la pertinence d'un tel syndicat mixte puisque l'intermodalité entre les deux réseaux urbains est inexistante.

G. L'ASSOCIATION REGION/DEPARTEMENT/COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE

Dans ce premier scénario associant 3 AOT, le périmètre de compétence du syndicat mixte serait le Département, à l'exception du PTU abbevillois.

Association la plus aboutie jusqu'à présent puisque le syndicat mixte pourrait agir aussi bien sur les transports urbains et interurbains que sur le réseau TER, il manque toujours la Communauté de Communes de l'Abbevillois pour que l'intermodalité soit complète sur le Département.

De plus, le même problème que pour le quatrième scénario apparait ici en ce qui concerne le VTA. En effet, le PTU abbevillois est potentiellement assujetti au VTA bien que ne faisant pas partie de syndicat.

La possibilité de prélèvement d'un VTA peut être une motivation pour créer un syndicat mixte associant la Région, le Département et la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole. Mais des négociations seraient ici encore à prévoir entre les 3 AOT et la Communauté de Communes de l'Abbevillois.

Dans ce scénario, en matière de gestion des flux domicile-travail, Amiens Métropole étant le principal pôle d'emploi du Département (cf. carte scénario 1), le syndicat mixte pourrait apporter de nombreuses réponses en ce sens.

H. L'ASSOCIATION REGION/DEPARTEMENT/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Dans ce scénario, comme dans le précédent, le périmètre de compétence du syndicat mixte serait le Département, à l'exception cette fois-ci du PTU amiénois.

Ici encore, le syndicat mixte pourrait agir aussi bien sur les transports urbains et interurbains que sur le réseau TER. Néanmoins, il manquerait toujours la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole pour que l'intermodalité soit complète sur le Département.

La différence majeure avec le scénario précédent se situe au niveau du VTA. En effet, l'absence d'Amiens Métropole interdit la possibilité de le prélever, tout comme dans le premier et le cinquième scénario.

Avec un champ d'action similaire au scénario précédent mais avec l'impossibilité de lever du VTA, la motivation pour créer un syndicat mixte associant la Région, le Département et la Communauté de Communes de l'Abbevillois pourrait résulter d'une volonté d'intermodalité entre les transports urbains du PTU abbevillois, les transports interurbains du Département et le réseau TER de la Région.

Comme précédemment, le syndicat mixte pourrait répondre à des demandes au niveau des flux domicile-travail, mais à une échelle moindre puisque Abbeville constitue le second pôle d'emploi du département (cf. carte scénario 1).

I. L'ASSOCIATION REGION/COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Ce neuvième scénario est similaire avec celui présentant un syndicat mixte ayant pour membres la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole et la Communauté de Communes de l'Abbevillois.

La présence de la Région ne change pas le périmètre de compétence du syndicat, mais si aucune intermodalité n'était possible dans le sixième scénario, ici en revanche, une coordination entre les TER et les réseaux urbains pourrait être une motivation pour créer un tel syndicat mixte. La possibilité de prélever un VTA, mais seulement sur le PTU abbevillois, pourrait renforcer cette motivation.

Ce scénario ne représente pas encore la solution idéale. En effet, même si la Région et son offre de TER permettent le lien entre les deux pôles principaux du département, le territoire n'est pas entièrement maillé. Ainsi, les besoins de mobilité domicile-travail de la population ne sont toujours pas satisfaits ici.

J. L'ASSOCIATION DEPARTEMENT/COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Association la plus aboutie jusqu'à présent puisqu'elle regroupe les trois AOT présentes sur le périmètre départemental, il ne manque que la Région pour arriver à coordonner tous les transports de la Somme à travers un syndicat mixte de transport SRU.

Le périmètre de compétence d'un tel syndicat serait donc le Département, avec une possibilité de prélever du VTA sur tout l'espace à dominante urbaine, en dehors du PTU amiénois (comme dans le quatrième et le septième scénario).

L'association entre le Département, la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole et la Communauté de Communes de l'Abbevillois dans un syndicat mixte pourrait donc émaner de la possibilité de prélever un VTA maximal. De plus, ce scénario permettrait de prendre en compte les besoins des populations urbaines et rurales en développant l'intermodalité entre les réseaux urbains et interurbains. Ainsi, les besoins spécifiques en mobilité de l'ensemble des entités, dont les communes rurales, seraient pris en compte, dans un souci d'équité sociale.

K. L'ASSOCIATION REGION/DEPARTEMENT/COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'AMIENS METROPOLE/COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'ABBEVILLOIS

Actuellement, en dehors des pôles urbains qui bénéficient d'une bonne desserte ferroviaire, les services interurbains ne peuvent apporter une réponse complète aux personnes résidant dans le milieu rural du Département.

L'intégration de la Région dans ce scénario a l'avantage par rapport au précédent de permettre une intermodalité complète.

Association la plus aboutie à l'échelle de la Somme, elle sera étudiée en détail dans la cinquième et prochaine partie du rapport.

L. SYNTHESE

Dans cette synthèse, nous allons résumer de manière générale les limites d'un syndicat mixte SRU tant qu'il n'associe pas l'ensemble des AOT de la Somme.

- **Un syndicat mixte sans la Région**

Le TER est un mode de transport collectif rapide permettant notamment de connecter les deux principaux pôles urbains de la Somme et d'ouvrir le Département à ses voisins. La Région permet le développement économique du territoire par le transport, ainsi que la réduction d'inégalités sociales. Ayant qui plus est une vision globale sur le territoire picard, elle joue donc un rôle important en matière d'incitation à l'abandon de la voiture particulière pour des modes de transport différents. Créer un syndicat mixte sans la Région sur un territoire comme celui de la Somme, c'est se passer d'un acteur qui transporte plus de 22000 voyageurs chaque jour sur le seul PTU amiénois.

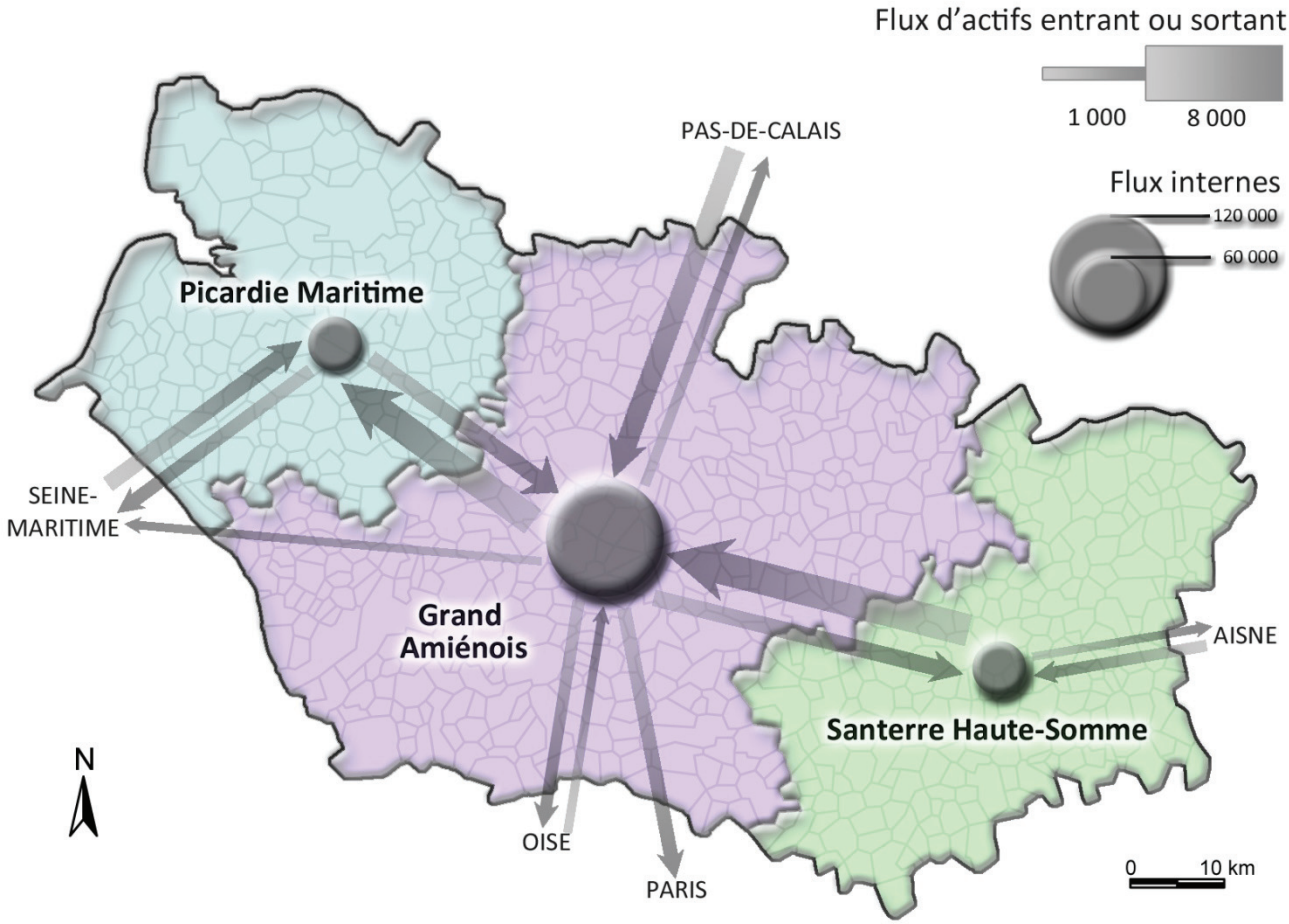
- **Un syndicat mixte sans le Département**

Les cars du Département maillent quasiment l'ensemble du territoire, avec des rabattements vers les pôles urbains. Bien que le réseau ne soit pas conçu pour des trajets domicile-travail (Quatrième partie II, B, 1), il permet de décloisonner les communes rurales du Département. Un syndicat mixte qui n'associerait pas cette AOT majeure serait loin de répondre aux objectifs que l'on attend d'une telle structure. L'équité sociale est ici au cœur du problème, cette question ne devant pas être évitée.

- **Un syndicat mixte sans les PTU d'Amiens Métropole et de la Communauté de Communes de l'Abbevillois**

Les deux PTU sur le Département concentrent la majorité des services, la majorité des emplois, et la majorité des flux de populations. Les gares routières et ferroviaires, secteurs de rencontre entre le réseau Trans80 et le réseau TER, sont des lieux essentiels qu'un syndicat mixte, dans sa compétence d'amélioration de l'intermodalité, ne doit pas oublier. Si ces deux réseaux permettent un rabattement vers les deux principaux pôles urbains, il est nécessaire de les coordonner avec les réseaux urbains que sont Ametis et BAAG. Un syndicat mixte sans les transports urbains ne répond pas aux objectifs de report modal de la voiture vers des modes de transport alternatifs.

La carte ci-dessous met en valeur l'intérêt d'un syndicat mixte regroupant l'ensemble des AOT du Département du point de vue des flux domicile-travail. Ces flux sont aussi bien internes à la Somme qu'interdépartementaux, d'où une présence du Conseil Général et du Conseil Régional au sein du syndicat mixte nécessaire. Quant aux AOTU, étant les points de convergence de ces flux, les écarter ne serait pas judicieux.



Source : deuxième rapport du CETE, Eléments de réflexion sur le développement de syndicats mixtes SRU en Picardie - Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

RECAPITULATIF DES DIFFERENTES ASSOCIATIONS	Périmètre de compétence	VTA	Pour l'usager	Limites du syndicat mixte
Région / Département	Département hors PTU amiénois et abbevillois	Pas de VTA possible	Rabattage vers les deux principaux pôles urbains, sans coordination avec leurs réseaux	Une coordination des transports et une intermodalité entre les différents réseaux de la Somme incomplètes. Le périmètre de compétence étant infra-départemental, des communes rurales sont écartées malgré une demande de mobilité encore plus accrue.
Région / Amiens Métropole	PTU amiénois	Pas de VTA possible	Rabattage limité aux trains, coordination avec le réseau Ametis ou BAAG	
Région / Communauté de Communes de l'Abbevillois	PTU abbevillois	Pas de VTA possible		
Département / Amiens Métropole	Département hors PTU abbevillois	VTA possible. Maximum 1,05 M€* (sans le PTU abbevillois)	Rabattage limité aux cars, coordination avec le réseau Ametis ou BAAG	
Département / Communauté de Communes de l'Abbevillois	Département hors PTU amiénois	Pas de VTA possible		
Amiens Métropole / Communauté de Communes de l'Abbevillois	PTU amiénois et abbevillois	VTA possible. Maximum 0,83M€*	Aucun lien entre les deux réseaux	
Région / Département / Amiens Métropole	Département hors PTU	VTA possible. Maximum	Rabattage vers les deux principaux	

	abbevillois	1,05 M€* (sans le PTU abbevillois)	pôles urbains, coordination avec le réseau Ametis ou BAAG	L'échelle du syndicat mixte est plus restreinte que les champs de compétences de la Région et du Département.
Région / Département / Communauté de Communes de l'Abbevillois	Département hors PTU amiénois	Pas de VTA possible		
Région / Amiens Métropole / Communauté de Communes de l'Abbevillois	PTU amiénois et abbevillois	VTA possible. Maximum 0,83M€*	Rabattage limité aux trains vers les deux principaux pôles urbains, coordination avec leurs réseaux	
Département / Amiens Métropole / Communauté de Communes de l'Abbevillois	Département	VTA possible. Maximum 1,88 M€*	Rabattage limité aux cars vers les deux principaux pôles urbains, coordination avec leurs réseaux	Une coordination des transports et une intermodalité entre les différents réseaux de la Somme incomplètes.
Toutes les AOT du Département	Département	VTA possible. Maximum 1,88M€*	Rabattage vers les deux pôles urbains, coordination avec leurs réseaux	-

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

* Source : URSSAF, base de données 2009

VI/ UN SYNDICAT MIXTE BI-DEPARTEMENTAL, VOIR REGIONAL

A. UN SYNDICAT MIXTE BI-DEPARTEMENTAL

L'intérêt de proposer une extension du SMTCO pour créer un syndicat mixte bi-départemental est d'apporter une base solide au département de la Somme avec un support technique et un développement technologique existant, notamment par l'intermédiaire du projet SISMO qui intègre la billettique interopérable, la centrale de mobilité avec calcul d'itinéraire, etc… Le fait de s'appuyer sur l'existant dans l'Oise limitera donc le coût : en effet, cela permettra de réduire les dépenses d'investissement (développement et mise en place technique) pour la Somme d'une part et le coût de fonctionnement pour les deux départements d'autre part en mutualisant les moyens. On peut citer en exemple des locaux communs et un numéro unique pour la centrale de mobilité à l'échelle des deux départements, avec un site internet lui aussi unique donnant toutes les indications de circulation sur le territoire. Le fait de travailler ensemble permettra de poser les mêmes normes, poussant l'interopérabilité des transports au-delà de l'échelle départementale.

La difficulté de ce scénario va se situer au niveau de la distribution politique pour la gouvernance. Il faut avoir à l'esprit qu'il y a une très grande disparité entre les deux départements, ne serait-ce qu'en nombre d'AOT (13 en Oise, 4 dans la Somme, en incluant la région). Est-ce que la Somme doit reprendre le schéma de la représentativité appliquée par le département voisin ? Doit-on garder le nombre de sièges actuel pour la région malgré l'extension ?

De plus, pour le partage du financement du SMT bi-départemental, le problème qui va se poser est la différence des ressources de chaque territoire. En effet, l'espace à dominante urbaine pour le prélèvement du VTA concerne la quasi-totalité du territoire isarien alors qu'il se cantonne au

périmètre d'Amiens Métropole, de la communauté de communes d'Abbeville et des communes situées entre les deux villes principales pour le territoire samarien. La Somme est un territoire très rural et de par la définition de l'Insee de 1999 des espaces à dominante urbaine, des zones qui pourraient rapporter du VTA de manière confortable ne peuvent être soumises à ce nouveau prélèvement (notamment au niveau de Péronne dans l'est du département et le Vimeux industriel dans le sud-ouest). Autant l'Oise peut se contenter du VTA comme unique source de financement pour tous ses projets, autant les AOT de la Somme devront apporter des contributions d'elles-mêmes pour le fonctionnement du SMT, en gardant l'esprit qu'il y a moins d'AOT samariennes mais que la capitale régionale amiénoise a la possibilité d'avoir des grands projets vis-à-vis de la population touchée sur ce territoire.

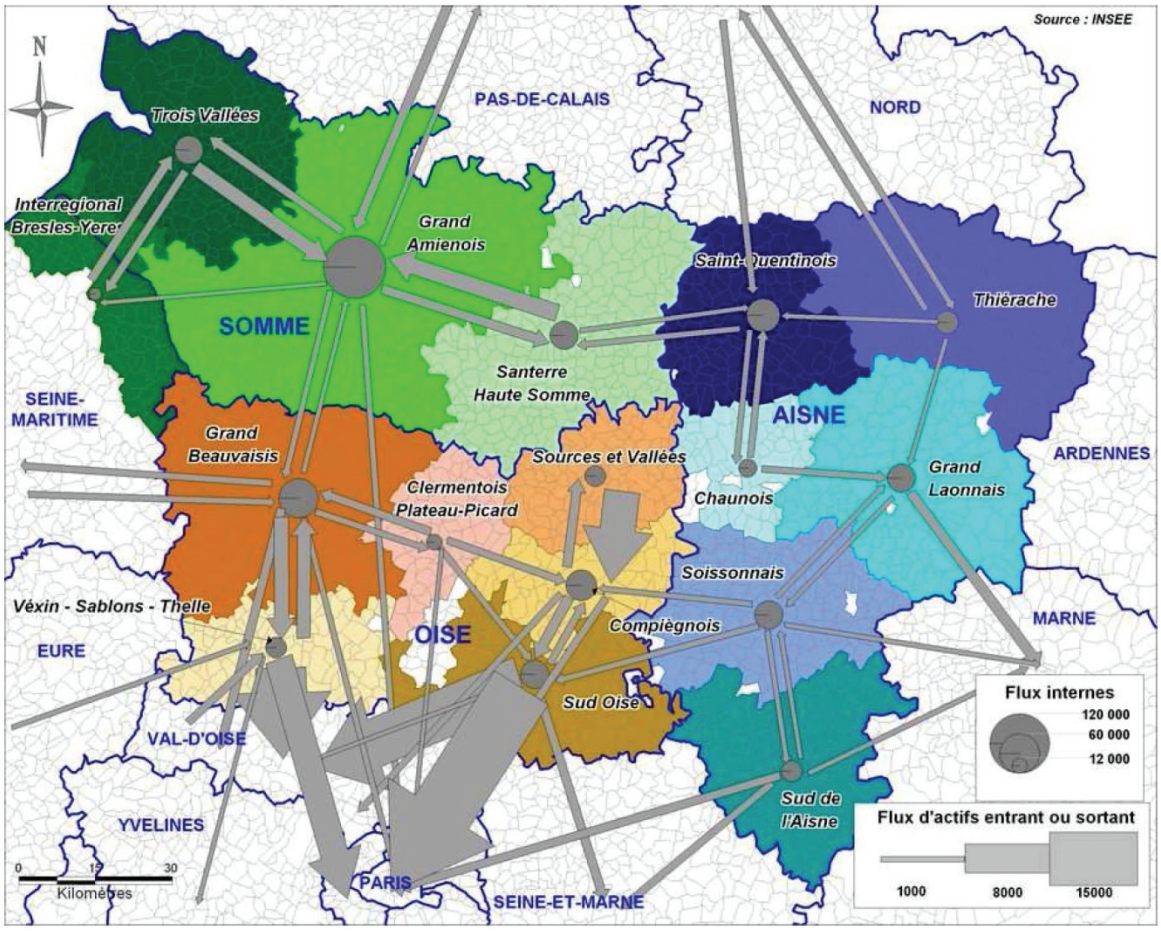
A noter que si ce scénario est retenu, il faudra le concevoir sur le long terme en intégrant l'évolution possible vers un syndicat mixte régional avec l'intégration du département de l'Aisne. Tous les contenus d'un SMT sont concernés par cette extension : la gouvernance politique entre les différentes AOT, le financement (VTA et contributions), les types de projets et les références techniques.

Un tel périmètre de syndicat mixte n'est pas forcément judicieux au vu des problèmes politiques et financiers qu'il peut poser. On peut donc se demander si quitte à faire face à ces obstacles, pourquoi ne pas aller directement vers un syndicat mixte régional qui apporterait plus de visibilité en terme de transport pour des contraintes similaires ?

B. UN SYNDICAT MIXTE REGIONAL

Le périmètre régional pour la création d'un syndicat mixte SRU est aujourd'hui encore peu répandu puisque seul le SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports) existe à cette échelle.

Un tel périmètre correspond à la couverture proposée en offre ferroviaire par la Région. En termes d'intermodalité avec les TER, il s'agit donc de l'échelle la plus pertinente. Cela permettrait de favoriser les déplacements entre les trois Départements, en plus d'une amélioration intra-départementale. Actuellement, les flux domicile-travail entre les trois Départements sont plutôt modestes, l'idée étant de les affermir en proposant une offre de transport adaptée à tous les Picards.



Source : deuxième rapport du CETE, Eléments de réflexion sur le développement de syndicats mixtes SRU en Picardie

Les zones rurales couvrant une surface assez importante en Picardie, un syndicat mixte régional faciliterait le traitement de l'équité sociale en matière de mobilité, en mutualisant l'ensemble des transports publics présents sur la Région.

De plus, le territoire picard étant entouré au Nord par une structure régionale (le SMIRT) et au Sud par la Région Ile-de-France, un syndicat mixte régional permettrait de donner plus de poids à la Picardie en matière de projets de transports inter-régionaux.

Le projet de charte pour le développement de l'intermodalité des transports collectifs impulsée par le Conseil Régional et en voie de validation par l'ensemble des autorités organisatrices pourrait servir de base pour créer un syndicat mixte régional. En effet, cette charte fixera les grands principes d'évolution à mettre en œuvre par les AOT picardes en matière de coordination des services de transports, d'information aux usagers et d'intermodalité, c'est-à-dire des compétences obligatoires d'un syndicat mixte SRU.

Cependant, la mise en œuvre d'un syndicat mixte régional n'est pas simple. Les mêmes problèmes que pour un syndicat mixte bi-départemental se posent, mais avec 22 AOT cette fois-ci. Il est donc nécessaire d'avoir un portage politique fort de la Région pour créer une telle structure.

Qui plus est, on peut se poser la question de l'avenir du SMTCO dans ce scénario régional. Faut-il, comme dans le scénario précédent, étendre ce syndicat, ou faut-il l'intégrer comme membre du syndicat mixte régional, depuis que la loi Grenelle 2 l'autorise ?

Finalement, l'échelle régionale semble celle qu'il faut privilégier à long terme puisqu'elle permet de mettre en place des actions aux enjeux plus larges que ceux des Départements, sans pour

autant négliger ces derniers qui pourront voir leur offre de transport améliorée. Mais les interrogations soulevées par un syndicat mixte régional supposent une longue phase de préparation préalable à sa création. Le SMIRT ne s'est pas créé en quelques mois, mais bel et bien en quelques années puisque la première coopération en matière de transports sur cette Région date de 1994. Il en faudra de même pour créer un syndicat mixte SRU à l'échelle de la Picardie.

Suite à la présentation des différentes associations possibles dans la Somme, nous avons vu que la plus pertinente à court terme est l'échelon départemental avec l'intégration des quatre AOT. Maintenant que tous les acteurs locaux sont connus et que le scénario est retenu, il reste à élaborer le schéma de création du syndicat mixte, en simulant les possibilités les plus plausibles concernant la gouvernance, le financement et les projets. La prochaine partie permettra donc de valider toute la procédure de création du syndicat mixte et son futur visage pour le territoire de la Somme.

PARTIE V : LES BASES D'UN SYNDICAT MIXTE SRU EN SOMME

Dans cette cinquième partie de notre rapport, sera étudié en détails le scénario retenu précédemment. Ainsi, nous allons proposer des éléments de réponse aux principales questions soulevées lorsqu'un syndicat mixte souhaite être mis en place avec pour base de réflexion, l'étude des Syndicats Mixtes de Transport de type SRU existants en France actuellement réalisée dans la Troisième partie de ce rapport. Les prises de décision n'appartiennent pas aux services techniques mais bel et bien aux décideurs politiques que sont les élus. Néanmoins, il est du devoir de ces services de prendre en compte toutes les modalités de création d'un syndicat mixte et de proposer une ou des pistes en adéquation avec le contexte local, afin d'aiguiller les élus dans leurs décisions. C'est pourquoi, suite à une présentation « neutre » des scénarios les plus réalistes, nous présenterons quelles doivent être, selon nous, les bases d'un syndicat mixte départemental regroupant les quatre AOT.

A partir de ces caractéristiques, nous évoquerons alors les projets qui nous paraissent pertinents sur le territoire de la Somme et réalisables par le syndicat mixte SRU. Ces projets seront classés dans le but d'améliorer les transports en commun en donnant des critères d'évaluation entre les différents scénarios proposés par projet. Ils seront amenés en deux parties dans le rapport : il y aura tout d'abord une analyse détaillée suivie d'une synthèse sous forme de fiche action pour chaque projet.

I/ QUELLES BASES POUR UN TEL SYNDICAT MIXTE ?

A. QUEL MODE DE GOUVERNANCE ?

La première question qu'il faut se poser est celle de la gouvernance, ou encore du pouvoir de décision des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) membres et de la présidence du syndicat mixte.

Comme nous l'avons vu dans la présentation des syndicats mixtes SRU en France, beaucoup ont adopté une répartition des représentants des membres au sein du comité syndical en fonction de l'importance de l'AOT en termes de population.

Mais il est possible d'envisager une répartition des représentants des membres équitable, afin de donner à ces derniers un pouvoir de décision identique, indépendamment de la taille de l'AOT ou de sa capacité financière.

Etant donné que le nombre d'AOT sur le Département est faible, un nombre de représentants par membre plus élevé que dans d'autres syndicats mixtes est préférable. En ce sens, il semblerait peu pertinent de n'adjuger à la Communauté de Communes de l'Abbevillois, plus petite AOT du Département, qu'un seul représentant, comme c'est le cas dans de nombreux EPCI membres du SMTCO (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise). En effet, au sein d'un même groupe, des divergences peuvent exister et un seul représentant de ce groupe peut ne pas couvrir l'ensemble des pensées émanant du groupe. Ainsi, même en adoptant une répartition des places au sein du comité syndical en fonction de la population de l'AOT par exemple, les représentants de la Communauté de Communes de l'Abbevillois semblent devoir être au nombre minimal de deux.

	Scénario 1 : équité entre les AOT	Scénario 2 : en fonction de l'importance de l'AOT
Nombre de représentants par AOT	4 sièges pour chaque AOT -> 16 représentants au sein du comité syndical	Conseil Régional : 4 Conseil Général : 4 Amiens Métropole : 3 Abbeville : 2 -> 13 représentants au sein du comité syndical
Avantage	Même importance dans la prise de décision malgré les différences de taille et de poids économique	Le CR et le CG ont une vision plus globale, d'où un nombre de sièges plus élevé
Inconvénient	Une prise de décision difficile en cas d'égalité dans les votes	Un sentiment d'infériorité possible de la part de la Communauté de Communes de l'Abbevillois

Dans les deux scénarios présentés, le principal avantage de l'un est le principal inconvénient de l'autre et vice-versa.

- **Scénario 1**

Il s'agit du scénario « équité ». Le principal avantage est la non distinction de la représentativité des membres au sein du comité syndical. Ainsi, le risque de voir les projets votés en fonction des intérêts d'une AOT, au lieu de de ceux du syndicat mixte (c'est-à-dire de toutes les AOT), est diminué. En effet, n'ayant pas de poids plus important qu'une autre, une ou même deux AOT ne peuvent décider à elles seules de s'accaparer un projet. Finalement, dans ce scénario, la volonté de coordonner les modes de transport, qui doit être à la base de la création d'un syndicat mixte SRU, a moins de risque de se trouver annihilée par des considérations autres que celles qui doivent régir un syndicat mixte de transport.

Cependant, l'avantage cité précédemment est également un inconvénient lorsqu'il s'agit de délibérer sur un projet. En cas d'égalité, il appartient au Président du syndicat mixte de trancher, ce qui n'est pas toujours facile pour la personne en question, et annulerait l'équité de ce scénario puisque la décision finale serait prise par la seule AOT assurant la présidence.

En ce qui concerne le nombre de représentants de chaque AOT, la Région étant déjà membre du syndicat mixte de l'Oise, il est possible d'imaginer que ses quatre délégués au SMTCO le soient également pour le syndicat mixte dans la Somme. Ainsi, les quatre AOT auraient chacune quatre représentants.

- **Scénario 2**

Il s'agit ici du scénario le plus souvent rencontré jusqu'à présent dans les syndicats mixtes en France. Les représentants des membres au sein du syndicat mixte sont répartis en fonction de l'importance de l'AOT, la différence entre le Conseil Général (CG) et le Conseil Régional (CR) étant à l'appréciation des membres. Comme nous l'avons dit précédemment, étant donné qu'il est préférable qu'une AOT ait au minimum deux représentants lorsque cela est possible, la Communauté de Communes de l'Abbevillois se voit dotée de deux représentants dans ce scénario, pour aller jusqu'à quatre pour le CG et le CR.

Ayant une vision probablement plus globale et plus neutre que la Communauté de Communes de l'Abbevillois et la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole de part leur périmètre de compétence qui les amènent à englober les PTU de ces deux pôles urbains, il peut sembler évident que le Conseil Général et le Conseil Régional aient plus de poids au sein du comité syndical. La plupart des actions menées par un syndicat mixte se doivent de toucher le périmètre le plus large possible, c'est-à-dire celui du Département ici, d'où une représentativité plus élevée du Conseil Général qui est censé rassembler tous les intérêts du territoire de la Somme. Le Conseil Régional quant à lui, peut transmettre des intérêts encore plus globaux, qui plus est en accord avec l'autre syndicat mixte de la Région, le SMTCO.

Cependant, un scénario comme celui-ci peut engendrer un sentiment d'infériorité pour la Communauté de Communes de l'Abbevillois, voire pour la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, principale AOTU du Département. Alors que les plus petites communes se plaignent souvent du faible poids qu'elles ont dans les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), il ne s'agit pas de renforcer ce sentiment d'infériorité avec la création d'une nouvelle structure comme un syndicat mixte SRU, sachant de plus que l'intermodalité, la coopération et la coordination des modes de transport régissent le syndicat mixte.

- **La présidence**

Etant donné que le périmètre de compétence du syndicat mixte est le département et que ce dernier semble porter le projet de création, la présidence du syndicat devrait lui revenir, peu importe le scénario choisi.

B. LES MOYENS FINANCIERS

Lorsqu'il s'agit d'étudier la création d'un syndicat mixte SRU, le cheminement « naturel » est de déterminer en premier lieu les projets communs aux AOT, puis d'en déduire les coûts et donc les moyens financiers qu'aura le syndicat. Cependant, la possibilité de lever des fonds supplémentaires est souvent une forte motivation pour créer cette structure, comme cela fut le cas pour le SMTCO. Ainsi, il est important de maîtriser cet aspect financier du syndicat mixte, appliqué à l'échelle du Département, avant de se lancer dans sa création.

Rappelons qu'il existe deux possibilités de financement d'un syndicat mixte SRU : une contribution des AOT membres et le prélèvement du Versement Transport Additionnel (VTA). Ces deux financements sont facultatifs et laissés à l'appréciation des AOT membres. Les statuts mis en place par le comité syndical préciseront quel type de financement permettra le bon fonctionnement du syndicat. Il s'agit donc ici d'un choix politique, mais avant cela il est important d'évaluer précisément les possibilités de prélèvement d'un VTA sur le Département et d'apporter des éléments de réponse aux principales questions soulevées.

1/ Le VTA à l'échelle du Département

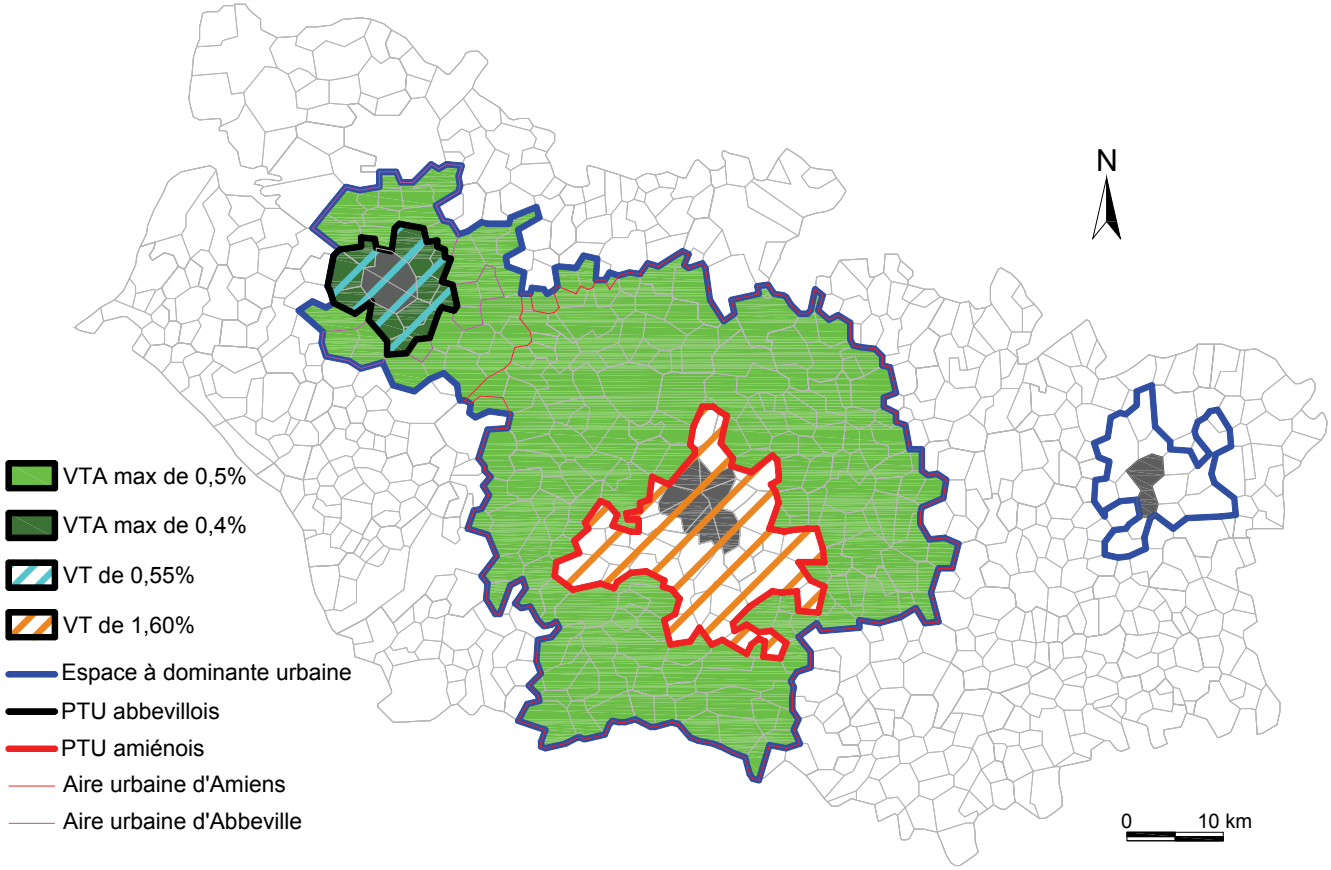
Selon la loi (cf. Deuxième partie, IV, C, 2), le VTA est prélevable sur le(s) espace(s) à dominante urbaine (défini par l'INSEE) compris dans le périmètre de compétence du syndicat mixte. A l'échelle de la Somme, il existe deux espaces à dominante urbaine : le premier regroupant les PTU amiénois et abbevillois, et le deuxième autour de Péronne.

Cette même loi précise que l'espace à dominante urbaine doit recouvrir une population de plus de 50.000 habitants, avec une ou des commune(s) centre(s) de plus de 15.000 habitants. Ce n'est

pas le cas sur Péronne puisque l'espace compte 13.675 habitants, d'où une impossibilité de prélever du VTA.

Finalement, dans le Département, il est possible de prélever du VTA sur le principal espace à dominante urbaine. Il est à noter que sur le PTU amiénois, aucun VTA ne peut être prélevé, son taux de VT étant à 1,60%. Sur le PTU abbevillois, le taux maximal de VTA prélevable est de 0,40% ; sur le reste de l'espace, le taux maximal est de 0,50%. Ce sont donc 226 communes qui peuvent potentiellement être assujetties au prélèvement du VTA **(la liste de ces communes est présentée par ordre alphabétique en annexe 15 et par canton en annexe 16)**.

La carte ci-dessous nous montre cet espace à dominante urbaine sur lequel différents taux maximaux peuvent être appliqués.



Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Au taux maximal, la somme pouvant être dégagée par l'instauration d'un VTA est la suivante :

	Taux du VTA maximum prélevable	Masse salariale versée en 2009	Somme maximale prélevable
PTU abbevillois	0,4 %	208.863.110 €*	835.452 €
Reste de l'espace à dominante urbaine	0,5 %	209.885.028 €*	1.049.425 €
Total	0,5 %	418.748.138 €*	**1.884.877 €**

*Source : URSSAF, masse salariale en 2009

Un syndicat mixte SRU à l'échelle du Département pourrait donc prétendre toucher près de 1,9 millions d'euros grâce à l'instauration d'un VTA à son taux maximal.

Comparée à celle du SMTCO, qui bénéficie d'environ 10 millions d'euros à des taux de VTA non maximaux, cette somme est relativement faible. Mais le contexte économique et politique n'est pas le même dans les deux départements, le nombre d'AOT étant lui aussi bien différent. Ainsi, un syndicat mixte à l'échelle de la Somme pourrait fonctionner avec un budget bien inférieur à celui de l'Oise.

Cependant, cette somme de 1,9 millions d'euros a été établie grâce aux masses salariales des entreprises de plus de neuf salariés de 2009. En 2010, la conjoncture économique semble être encore moins favorable, d'où une possible baisse de recettes par le VTA. Il ne faut pas oublier que le VTA est une taxe pouvant fluctuer d'un mois sur l'autre, d'une année sur l'autre.

Un point important est à souligner : outre les entreprises de plus de neuf salariés, les AOT elles-mêmes sont soumises à ce VTA. Etant donné qu'aucune taxe supplémentaire ne peut être instaurée sur le PTU amiénois, la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole n'est pas concernée, mais la Communauté de Communes de l'Abbevillois ainsi que le Département le sont. En particulier, le Département, qui paye déjà du VT pour le personnel travaillant sur les PTU amiénois et abbevillois (respectivement 440.000 euros et 13.000 euros annuels), serait le plus touché par la mise en place d'un VTA.

Le tableau ci-dessous détaille les pôles d'emploi du Conseil Général concernés par le prélèvement du VTA :

Principales communes	Nombre d'agents	Taux maximal du VTA	Somme maximale correspondante
Abbeville	115	0,4%	9.960 €
Corbie	47	0,5%	5.068 €
Villers-Bocage	31	0,5%	2.890 €
Saint-Riquier	23	0,5%	2.547 €
...	181	0,5%	10.179 €
TOTAL MAXI VTA par an			**30.644 €**

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Ces données concernant l'assujettissement des AOT au VTA doivent être prises en compte lorsqu'il s'agit d'engager les négociations en matière de moyens financiers du syndicat mixte.

De nombreuses questions sont soulevées:

- Une taxe supplémentaire pour les entreprises de plus de neuf salariés est-elle souhaitable ? Si oui, à quel taux ?
- Le VTA touche également les AOT elles-mêmes, mais certaines plus que d'autres. Une contribution afin de compenser cette différence doit-elle être négociée ?
- Pourquoi plus un VTA qu'une contribution des AOT membres, et vice-versa ?
- Le VTA est-il une source de moyens financiers fiable?
- Cette somme est-elle suffisante pour les actions que le syndicat souhaite mettre en place ?

Seules des rencontres entre les AOT permettent de répondre à ces questions. Il s'agit ici bel et bien d'une considération politique, mais quelques scénarios peuvent être proposés, en fonction du contexte du Département.

2/ Les scénarios

	Scénario 1 : priorité aux contributions des membres	Scénario 2 : 100 % VTA
Caractéristiques	Un budget basé sur des contributions au début, avec prélèvement d'un VTA en fonction des projets par la suite	Un budget basé entièrement sur le prélèvement d'un VTA
Avantage	Pas de taxe supplémentaire pour les entreprises dans l'immédiat	Les AOT gardent le même budget pour la gestion de leur réseau
Inconvénient	Des moyens financiers restreints si les contributions sont limitées	Source de financement non équitable sur l'espace à dominante urbaine

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

- **Scénario 1**

Dans ce scénario, l'idée est de fédérer les AOT membres autour des moyens financiers du syndicat mixte, en les faisant participer directement à travers des contributions. Ces dernières permettraient de ne pas imposer aux entreprises de l'espace à dominante urbaine une nouvelle taxe, la Communauté de Communes de l'Abbevillois étant, qui plus est, moyennement favorable à l'instauration d'un VTA dans l'immédiat sur ses entreprises.

Un problème se pose néanmoins, celui de savoir quelle répartition adopter. Le poids des AOT au sein du comité syndical est prépondérant lorsqu'il s'agit de savoir si un membre doit participer plus au moins au budget du syndicat.

Il semble logique que si une AOT se voit dotée d'un poids plus important dans le comité syndical (cf. scénario 2 dans la Cinquième partie, I, A), celle-ci contribue plus qu'une autre aux moyens financiers du syndicat. A l'inverse, si les quatre AOT ont le même pouvoir de décision (cf. scénario 1 dans la Cinquième partie, I, A), il semble encore une fois logique qu'elles participent toutes au même titre au budget du syndicat.

Mais les contributions sont-elles suffisantes pour assurer un bon fonctionnement du syndicat mixte ? Tout dépend de la volonté des AOT membres, des moyens matériels et humains du syndicat et des actions qui seront mises en place.

A la vue du contexte politique et économique de la Somme, les AOT ayant déjà des difficultés financières pour assurer le bon fonctionnement de leur réseau, il semble peu probable que des contributions suffisent, surtout lorsque des projets seront montés. Ce scénario propose donc de mettre en place le prélèvement du VTA au moment où les actions seront votées et mises en place. Ainsi, le taux du VTA pourra être augmenté progressivement en fonction des besoins du syndicat mixte. Cette montée progressive permet de ne pas « assommer » d'un seul coup les entreprises et les AOT elles-mêmes par cette nouvelle taxe.

A ce titre, il ne faut pas oublier que l'inégalité entre les AOT à propos du VTA peut engendrer de nouvelles négociations en ce qui concerne les contributions toujours versées.

- **Scénario 2**

Ce deuxième scénario propose un budget basé 100% sur du VTA, comme c'est le cas pour le SMTCO (cf. Troisième Partie III.A). Ceci permet de ne pas déposséder les AOT membres d'une partie de leur budget. Les moyens financiers du syndicat mixte proviendraient entièrement d'une taxe sur les entreprises, et non d'une taxe sur les contribuables. Qui plus est, la suppression de la taxe professionnelle donne un argument supplémentaire contre les questions soulevées lorsqu'une nouvelle taxe est mise en place sur les entreprises : une taxe vient en remplacer une autre, ce qui peut paraître acceptable.

Néanmoins, comme nous l'avons vu précédemment, lorsque l'on parle de VTA, de nombreuses questions apparaissent.

Notamment, cette source de financement est inéquitable du point de vue des modalités de prélèvement : est-il juste de créer un syndicat mixte à l'échelle départementale sachant qu'un tiers seulement des communes participent au budget à travers leurs entreprises ? Cependant, la définition de l'INSEE de l'espace à dominante urbaine datant de 1999, elle est amenée à évoluer, avec un possible élargissement vers le Vimeux Industriel à l'Ouest du Département, qui regroupe de nombreuses entreprises susceptibles d'augmenter la somme maximale prélevable grâce au VTA.

Par ailleurs, comme nous l'avons vu, le VTA n'est pas une source de financement stable, puisqu'elle évolue en fonction du contexte économique. Dans ce scénario, il n'existe pas de « garde-fous » comme dans le précédent qui comptait des contributions des membres.

Finalement, ce deuxième scénario propose un budget qui semble moins stable que le précédent. Une montée progressive du taux de VTA s'impose également ici en fonction des actions du syndicat. Il ne s'agit pas d'imposer une nouvelle taxe « d'un seul coup » aux entreprises, et dans le même temps, de se retrouver avec un surplus d'argent, ceci étant souvent mal perçu par la population.

Nous allons maintenant exposer les fondements que nous considérons comme étant les plus pertinents vis-à-vis du contexte local pour la création du syndicat mixte départemental.

C. NOTRE CHOIX DES BASES D'UN SYNDICAT MIXTE DEPARTEMENTAL

Rappelons-le, avant de se lancer dans la création d'un syndicat mixte SRU, il est nécessaire de se poser les questions suivantes :

- Quelle motivation pour créer un syndicat mixte SRU ?
- Quel mode de gouvernance mettre en place ?
- Quelles actions mettre en place ? Avec quelle priorité ?
- Quels moyens matériels et humains nécessaires pour le bon fonctionnement du syndicat ?
- Quel mode de financement du syndicat ? VTA, contributions, mode de répartition,...

Voici nos réponses.

- **Les objectifs d'un syndicat mixte SRU à l'échelle de la Somme**

L'idée principale de la création d'un syndicat mixte SRU à l'échelle du Département est de rassembler « autour d'une table » les quatre AOT que sont la Région, le Département, la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole et la Communauté de Communes de l'Abbevillois, afin que ces dernières améliorent les transports publics sur le territoire samarien à travers une meilleure coordination et une intermodalité accrue.

Il paraît vital d'avoir un porteur de projet intéressé et connaisseur sur le domaine des transports capable de fédérer les AOT pour lancer sur une bonne voie le syndicat mixte.

Ce syndicat a pour but d'encourager les AOT à se rencontrer grâce à un cadre réglementaire. A partir de là, elles pourront confronter leurs projets afin d'aboutir à un choix d'actions communes à mener dans le but d'offrir à la population des modes de transport alternatifs à la voiture particulière.

- **Le mode de gouvernance**

Notre choix se tourne vers le premier scénario, à savoir un nombre de représentants au sein du comité syndical égal à quatre pour chaque membre (cf. Cinquième Partie, I, 1).

Les objectifs d'un tel syndicat mixte SRU et le faible nombre d'AOT sur le Département de la Somme nous conduisent à penser qu'il est préférable de ne pas « léser » une AOT au profit d'une autre. Il s'agit de donner le même pouvoir de décision aux AOT membres afin que les actions soient votées dans l'intérêt général de l'amélioration des modes de transport.

- **Les compétences du syndicat mixte**

Dans un premier temps, le syndicat mixte devrait se contenter des compétences obligatoires fixées par la loi. D'un côté, le Conseil Général est en pleine promotion de son réseau Trans80, d'un autre côté, Amiens Métropole est en pleine refonte de son réseau ; la coordination, l'intermodalité et l'information aux voyageurs sont donc les sujets à aborder en priorité.

- **Les moyens matériels et humains**

Les moyens matériels et humains dépendent bien entendu des actions que le syndicat mettra en place. Mais en considérant que, dans un premier temps, le syndicat se contentera des compétences citées précédemment, nous proposons de dédier une seule personne à la réflexion sur des actions entrant dans le cadre de ces compétences.

Le choix du type et de l'emplacement d'un local qui sera le siège du syndicat dépend lui aussi de l'évolution à court terme des actions qui seront mises en place. Par exemple, il est possible d'imaginer que si une centrale de mobilité est développée rapidement (nous verrons cela dans la prochaine partie sur les projets du syndicat mixte), elle soit intégrée à ce local ; d'où la nécessité de prendre en compte cette donnée dès le choix du siège du syndicat.

- **Les moyens financiers**

Notre choix se tourne ici encore vers le premier scénario (cf. Cinquième Partie, I, B, 2), à savoir une contribution des membres, suivie d'un prélèvement VTA afin de financer les actions votées.

Afin de responsabiliser au maximum les AOT membres, il nous semble nécessaire qu'elles participent directement aux moyens financiers du syndicat.

Etant donné que dans un premier temps une seule personne serait dédiée au syndicat, le budget de ce dernier ne serait pas conséquent. Il est tout à fait possible d'imaginer que les quatre AOT participent chacune à hauteur de 20.000 euros, soit un total de 80.000 euros. Cette somme correspond environ au coût annuel du technicien consacré au syndicat mixte, en plus des coûts de fonctionnement liés à l'équipement et à l'entretien du local.

Qui plus est, lorsqu'un prélèvement VTA sera nécessaire, nous avons vu qu'Amiens Métropole ne sera pas concernée. En compensation, les négociations entre AOT pourraient aboutir à une prévision de cette « injustice » en décidant qu'Amiens Métropole contribue d'une manière différente, avec par exemple la mise à disposition du local pour le bon fonctionnement du syndicat dès sa création.

Quoiqu'il advienne, des négociations sur une nouvelle répartition des contributions seront à prévoir lorsqu'un prélèvement VTA sera décidé.

En annexe 17 sont présentés les statuts correspondant à notre vision exposée ci-dessus. Ces statuts fixent la base d'un syndicat mixte SRU à l'échelle départementale.

II/ PRESENTATION DES PROJETS POUVANT ETRE MIS EN PLACE PAR LE SYNDICAT MIXTE

A partir des bases mises en exergue dans la partie précédente et de l'étude des Syndicats Mixtes de Transport SRU en France en Troisième partie de ce rapport, il s'agit maintenant de déterminer quels projets devront être portés par le syndicat. Une priorisation sera proposée en concordance avec les moyens et les compétences choisies auparavant, dans le but d'améliorer l'attractivité des transports en commun et de proposer une alternative crédible au « tout voiture ».

Les projets présentés dans cette partie sont :

- La centrale de mobilité
- Les parcs relais
- La billettique et la tarification intermodale
- Les systèmes de covoiturage
- L'approche globale de l'autopartage
- Le vélo

A. PROJET 1 – LA CENTRALE DE MOBILITE

L'utilisation de la voiture particulière au détriment des autres modes de transport s'explique parfois par la complexité d'usage de ces derniers. Un des obstacles majeurs est la difficulté à obtenir des renseignements sur l'offre de transport disponible, de manière rapide et fiable ainsi que la difficulté à obtenir les titres de transports correspondant. La mise en place sur un territoire d'une centrale de mobilité peut permettre de lever quelques-uns de ces obstacles.

1/ La centrale de mobilité : un nouveau service en faveur des transports alternatifs

a/ Définition

Une centrale de mobilité est une structure qui a pour but, sur un territoire donné, de renseigner les usagers sur l'offre de transport disponible pour effectuer tous types de déplacements. La centrale de mobilité doit pour cela collecter les informations relatives aux différents modes de transport disponibles sur le territoire couvert. Ainsi elle pourra déterminer avec chaque usager, quel mode de transport semble le plus pertinent pour chaque déplacement souhaité.

b/ Les différents services qui peuvent être proposés

- L'information des voyageurs sur l'offre de transport disponible sur le périmètre couvert par la centrale de mobilité. L'offre de transport peut se limiter aux transports en commun présents sur le territoire ou inclure également d'autres services de transport comme les services de location de véhicules, les services de covoiturage ou bien encore les itinéraires cyclables.

Cette information peut être délivrée soit par la mise en place d'une centrale téléphonique, soit par la mise en place de locaux pouvant accueillir le public en des lieux stratégiques pour la mobilité comme les gares.

- La réservation des TAD présent sur le territoire.
- La mise en place d'un site internet avec différents services tels que : la consultation de fiches horaires, des informations concernant les perturbations sur les différents réseaux, un calculateur d'itinéraire[1], l'achat des titres de transports.
- La vente de certains titres de transport dans les locaux de la centrale de mobilité ou par correspondance.

c/ Les atouts d'une telle structure

- En offrant une information globale et cohérente sur toute l'offre de transport sur un territoire donné, la centrale de mobilité pourra faciliter l'utilisation des transports alternatifs à la voiture particulière et en diminuer la part modale de cette dernière.
- En recherchant les meilleurs services de transport disponibles pour chaque demande d'un usager, les opérateurs de la centrale de mobilité pourront mieux appréhender les

[1]Un calculateur d'itinéraire est un logiciel indiquant, pour une origine, une destination et un horaire donnés, les différents services de transports disponibles avec les correspondances à effectuer. Un calculateur d'itinéraire peut également indiquer aux cyclistes les itinéraires les plus adaptés à chaque déplacement.

faiblesses de l'offre de transport sur le territoire. Ces opérateurs pourront donc êtres consultés pour pouvoir améliorer l'offre de transport sur le territoire en question.

2/ État des lieux dans le département de la Somme et en région picarde

a/ La centrale de mobilité « filinfo déplacement »

La Communauté de Communes d'Abbeville a mis en place une centrale de mobilité sur son territoire (cf. Quatrième partie, IV, C). Il s'agit d'un numéro vert qui renseigne les usagers sur les horaires de bus, de train ou de car, à l'intérieur ou au départ de la Communauté de Communes d'Abbeville. Ce numéro vert permet également d'effectuer des réservations pour le TAD mis en place par l'agglomération Abbevilloise.

b/ La centrale de réservation d'Amiens Métropole

Lors de la mise en place d'un TAD sur son territoire, Amiens Métropole a dû mettre en place une centrale de réservation téléphonique (cf. Quatrième partie, III, A, 5). Néanmoins, ce service n'a pas pour but de renseigner les usagers sur l'offre de transport disponible dans l'agglomération Amiénoise.

Amiens Métropole a aussi l'ambition de mettre en place une centrale de mobilité avec un local pouvant accueillir le public au niveau de la gare d'Amiens qui aura pour but d'informer les voyageurs.

c/ Le projet SISMO dans le département de l'Oise

Le SMTCO de l'Oise a pour projet la mise en place d'une centrale de mobilité comprenant une centrale d'appel téléphonique ainsi qu'un calculateur d'itinéraire incluant le covoiturage (cf. Troisième partie, IV, B, 2).

3/ Les questions à se poser

La mise en place d'un tel projet nécessite de répondre à des questions préalables parmi lesquelles :

a/ Quels acteurs pour quel périmètre ?

La participation active des AOT est nécessaire pour la réussite d'un tel projet. Si les AOT concernées ne souhaitant pas ou ne sont pas en mesure de s'engager formellement sur une transmission régulière et qualitative de données, la centrale de mobilité ne pourra pas fournir d'informations correctes et perdra rapidement toute crédibilité auprès du public. Il est donc nécessaire de s'assurer de l'engagement des différentes AOT dans un tel projet pour pouvoir définir ensuite un périmètre de compétence.

b/ Quels services proposés ?

Comme nous l'avons vu à la page précédente, différents services peuvent être proposés par une centrale de mobilité. Les élus devront donc déterminer en fonction des coûts des différents services s'ils souhaitent les mettre en place ou non. Le service minimum à mettre en place est la centrale d'appel téléphonique pour informer les voyageurs sur l'offre de transport disponible sur le territoire couvert par la centrale de mobilité.

c/ Quels sont les partenariats à mettre en place avec les autres systèmes ?

Nous avons vu qu'il existe actuellement une centrale de mobilité et une centrale de réservation sur le territoire de la Somme. La mise en place d'une centrale de mobilité à l'échelle de la Somme devra donc s'appuyer sur l'expérience de ces deux structures, soit en tant que partenaire, soit avec l'objectif de rassembler ces deux structures au sein d'une unique centrale de mobilité. La mise en place d'une structure unique à l'échelle de la Somme permettra d'effectuer des économies d'échelle ainsi que d'offrir un service plus cohérent aux usagers.

Un partenariat avec le SMTCO de l'Oise est également envisageable.

d/ La participation financière des usagers

Les usagers peuvent être mis à contribution grâce à la mise en place d'un numéro téléphonique payant. Néanmoins, cette option risque de limiter l'utilisation de ce service, et ainsi de limiter les reports modaux de la voiture particulière vers les autres modes de transport.

4/ Application dans la Somme

a/ Quel scénario pour la mise en place d'une centrale de mobilité à l'échelle de la Somme ?

Première étape

Cette première étape propose la mise en place d'une centrale de mobilité à laquelle participerait les quatre AOT de la Somme : la Communauté de Communes d'Abbeville, la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, le Conseil Général de la Somme et le Conseil Régional de Picardie. Cette centrale de mobilité englobera progressivement la centrale de mobilité « filinfo déplacement » et la centrale de réservation d'Amiens Métropole. Dans un souci d'économie, cette centrale de mobilité se limitera à l'ouverture d'un local en gare d'Amiens pouvant accueillir le public et de la mise en place d'une centrale téléphonique gratuite renseignant le public sur l'offre de transport disponible ainsi que la réservation des TAD. Pour ne pas affecter les usagers des deux structures précédentes, les numéros téléphoniques de ces entités préexistantes seront maintenus et renverront vers la centrale téléphonique commune.

Deuxième étape

Cette étape offre la possibilité pour les usagers d'acheter certains titres de transports par l'intermédiaire de la centrale de mobilité. Ce service permettra aux usagers de pouvoir acquérir certains titres de transports de différents réseaux nécessaires pour leurs déplacements avec un seul interlocuteur.

Troisième étape

Cette dernière étape propose la mise en place d'un site internet offrant un calculateur d'itinéraire intégrant les 4 réseaux des 4 AOT de la Somme. Ce calculateur d'itinéraire pourra, tout comme le projet SISMO de l'Oise, intégrer l'offre de covoiturage parmi les autres offres de transport. Ce site internet permettra également la consultation des fiches horaires des différents services de transport ainsi que l'achat de certains titres.

b/ Les critères retenus pour évaluer les différentes étapes

- **Coût pour la collectivité.** Plus le coût pour la collectivité sera faible, plus l'étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Service proposé.** Plus le service proposé à l'usager sera important, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Innovation en matière de transport.** Plus l'étape sera innovante et plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Taille de la population touchée.** Plus la taille de la population pouvant être touchée par une étape sera importante, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.

B. FICHE ACTION CENTRALE DE MOBILITE

L'utilisation de la voiture particulière au détriment des autres modes de transport s'explique parfois par la complexité d'usage de ces derniers. Un des obstacles majeurs est la difficulté à obtenir des renseignements sur l'offre de transport disponible, de manière rapide et fiable ainsi que la difficulté à obtenir les titres de transport correspondant. La mise en place sur un territoire d'une centrale de mobilité peut permettre de lever quelques-uns de ces obstacles.

1/ Définition

Une centrale de mobilité est une structure qui a pour but, sur un territoire donné, de renseigner les usagers sur l'offre de transport disponible pour effectuer tous types de déplacements. La centrale de mobilité doit pour cela collecter les informations relatives aux différents modes de transport disponibles sur le territoire couvert. Ainsi elle pourra déterminer avec chaque usager, quel mode de transport semble le plus pertinent pour chaque déplacement souhaité.

2/ Quel scénario pour la mise en place d'une centrale de mobilité à l'échelle de la Somme ?

Première étape

Cette première étape propose la mise en place d'une centrale de mobilité à laquelle participerait les quatre AOT de la Somme : la Communauté de Communes d'Abbeville, la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole, le Conseil Général de la Somme et le Conseil Régional de Picardie. Cette centrale de mobilité englobera progressivement la centrale de mobilité « filinfo déplacement » et la centrale de réservation d'Amiens Métropole. Dans un souci d'économie, cette centrale de mobilité se limitera à l'ouverture d'un local en gare d'Amiens pouvant accueillir le public et de la mise en place d'une centrale téléphonique gratuite renseignant le public sur l'offre de transport disponible ainsi que la réservation des TAD. Pour ne pas affecter les usagers des deux structures précédentes, les numéros téléphoniques de ces entités préexistantes seront maintenus et renverront vers la centrale téléphonique commune.

Deuxième étape

Cette étape offre la possibilité pour les usagers d'acheter certains titres de transports par l'intermédiaire de la centrale de mobilité. Ce service permettra aux usagers de pouvoir acquérir certains titres de transports de différents réseaux nécessaires pour leurs déplacements avec un seul interlocuteur.

Troisième étape

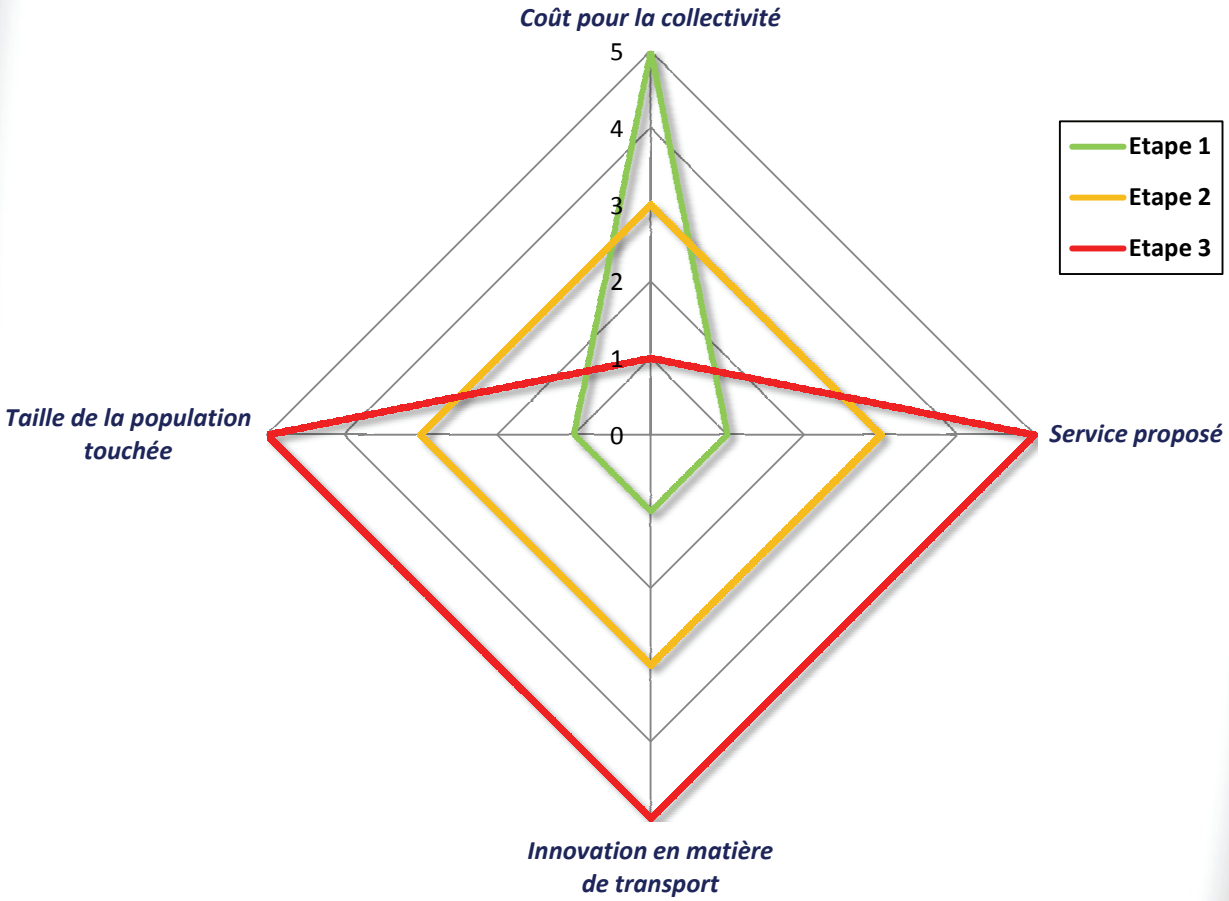
Cette dernière étape propose la mise en place d'un site internet offrant un calculateur d'itinéraire[1] intégrant les quatre réseaux des quatre AOT de la Somme. Ce calculateur d'itinéraire pourra, tout comme le projet SISMO de l'Oise, intégrer l'offre de covoiturage parmi les autres offres de transport. Ce site internet permettra également la consultation des fiches horaires des différents services de transport ainsi que l'achat de certains titres.

---

[1]Un calculateur d'itinéraire est un logiciel indiquant, pour une origine, une destination et un horaire donnés, les différents services de transports disponibles avec les correspondances à effectuer. Un calculateur d'itinéraire peut également indiquer aux cyclistes les itinéraires les plus adaptés à chaque déplacement

3/ Les critères retenus pour évaluer les différentes étapes

- **Coût pour la collectivité.** Plus le coût pour la collectivité sera faible, plus l'étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Service proposé.** Plus le service proposé à l'usager sera important, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Innovation en matière de transport.** Plus l'étape sera innovante et plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Taille de la population touchée.** Plus la taille de la population pouvant être touchée par une étape sera importante, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.



C. PROJET 2 - LES PARCS RELAIS

1/ Définition

Un parc relais est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun : métro, tramway, train de banlieue ou bus. Le véhicule est donc remisé dans un espace extérieur ou intérieur jusqu'au retour du passager. Il peut être payant ou gratuit, gardé ou non.

Le parc relais permet de diminuer la présence de l'automobile en centre-ville, réduisant ainsi ses nuisances et pouvant permettre aux usagers d'accéder plus facilement au centre-ville si un système de navette efficient est mis en place.

2/ Etat des lieux dans le département de la Somme

Le département de la Somme est fortement rural. Or, la question de la mise en place de parcs relais n'a de sens que dans les zones fortement urbanisées et en présence d'un réseau de transport en commun, ce qui est le cas de l'agglomération d'Amiens Métropole et de la Communauté de Communes d'Abbeville.

a/ Communauté de Communes d'Abbeville

Actuellement, la Communauté de Communes d'Abbeville a pour projet d'améliorer son pôle d'échange au niveau de la gare (cf. Quatrième partie, IV, E). Ce pôle d'échange comporte un parking pour les automobilistes mais ne peut être considéré comme un parc relais du fait de son positionnement géographique en centre-ville.

b/ Amiens Métropole

Deux parcs relais gardiennés et gratuits ont été ouverts par le passé à Amiens Métropole : un au Nord assez proche de la rocade et un au Sud de la ville qui avait pour objectif de limiter les embouteillages sur la route Saint-Fuscien. Un service de navettes gratuites passant toutes les 10 minutes était mis en place permettant aux utilisateurs des parcs relais de pouvoir rejoindre le centre ville le matin entre 7h30 et 9h30 avec des retours prévus entre 17h30 et 19h30. Néanmoins, cette expérience n'a pas été pérenne. En effet, les parcs relais ont connu une faible fréquentation. Le parking nord ouvert le 15 janvier 2007, n'accueillait en moyenne que 26 voitures par jour[1]. La principale cause du délaissement de ces parkings par les usagers était l'absence de TCSP : en effet, les navettes qui circulaient entre les parkings et le centre-ville étaient prises au piège dans la circulation automobile et n'apportaient donc aucun gain de temps. De plus, ce système de transport ne permettait pas d'absorber un grand nombre d'usagers et ainsi, de réduire la circulation automobile de manière visible.

Actuellement, Amiens Métropole est en train de réviser entièrement son réseau de transport en commun. L'emplacement de futurs parcs relais devra donc être en accord avec ce nouveau plan de transport en commun.

[1] Source : site internet d'Amiens Métropole

3/ Les Questions à se poser

a/ La situation géographique

i/ Préconisations

Selon plusieurs études, pour être attractifs, les parcs relais doivent généralement être situés au-delà du boulevard périphérique de la ville, sur des axes forts de transport en commun urbain. Ces axes doivent être desservis par des circuits express comportant peu d'arrêts avant la destination finale et utilisant des voies réservées.

ii/ Réutilisation de l'existant

Comme nous l'avons vu dans l'état des lieux, deux parcs relais avec un système de navettes ont été mis en place à Amiens. Pour limiter les coûts, une étude pourrait être menée pour savoir s'il est opportun ou non de réutiliser ces deux parcs relais.

b/ La politique de stationnement en centre-ville

Un facteur de succès des parcs relais est la réduction du stationnement en centre-ville. En effet, si les automobilistes peuvent trouver des places de stationnement facilement en centre-ville et à des prix abordables, ils n'auront que peu d'intérêt à utiliser les parcs relais. Or, actuellement, l'offre de stationnement en centre-ville est suffisante et à des prix accessibles. Une nouvelle politique de stationnement devra donc être mise en place pour rendre les parcs relais plus attractifs.

c/ La participation financière des usagers

Les parcs relais, tout comme les navettes entre le centre-ville et les parcs relais peuvent être payants ou non. La participation financière des usagers peut sembler légitime au regard du service proposé mais celle-ci peut entraîner une faible fréquentation des parcs relais, ce qui n'est évidemment pas le but recherché. La gratuité d'un tel service peut elle aussi être légitimée par le fait que ses usagers provoqueront moins de nuisances en centre ville, et que le coût de ces dernières peut être supérieur à la mise en place d'un tel service. Les deux parcs relais Amiénois qui ont été en activité avaient pris le choix de la gratuité.

d/ Le niveau de service offert

i/ Système de transport en commun

Le principal service offert aux usagers des parcs relais est le système de transport en commun qui lui est associé. Précédemment, Amiens Métropole avait fait le choix d'un service de navette gratuite le matin et le soir permettant aux personnes travaillant sur la métropole Amiénoise avec des horaires spécifiques d'utiliser ce service. Une plus grande amplitude horaire permettrait de toucher davantage d'usagers mais aussi de rendre l'utilisation des parcs relais plus souple. Enfin, pour rendre le système de navette plus attractif, la question du temps mis pour rejoindre le centre-ville est importante. Ainsi, la mise en place de voies de bus pouvant être utilisées par les navettes permettront de réduire ce temps depuis le parc relais.

ii/ Autres services

Les parcs relais peuvent offrir beaucoup d'autres services :

- Sécurisation des véhicules grâce à des agents de sécurité.
- Nettoyage des véhicules
- Garage sécurisé pour vélo
- Pistes cyclables reliant les parcs relais au centre-ville

e/ Horaires d'ouverture

Les horaires d'ouverture des parcs relais peuvent être limités à la journée (exemple : 7h – 20h) ou au contraire être ouverts en permanence, y compris la nuit. Si le stationnement est autorisé la nuit, il risque d'y avoir des problèmes de stationnement ventouse, cependant la clientèle touchée pourrait être de cette façon plus importante.

f/ Taille des parcs relais.

La taille à prévoir pour les parcs relais dépend de nombreux facteurs parmi lesquels : nombre et qualité des services proposés, prix, politique de stationnement en ville. Pour limiter les frais d'investissements initiaux, ils pourront être construits en deux temps. La deuxième partie des parcs relais se fera uniquement si la fréquentation la rend nécessaire. Une réserve foncière aura été préalablement constituée pour permettre une telle extension.

4/ Application dans la Somme

La question de la mise en place de parc relais dans la Communauté de Communes d'Abbeville paraît peut opportune. En effet, Abbeville, comptant un peu moins de 25 000 habitants, n'est pas soumise aux mêmes problématiques que des villes de plus de 100 000 habitants telles qu'Amiens. L'application dans la Somme ne se concentrera donc que sur la collectivité Amiénoise. Les scénarios présentés ci-dessous présentent les différents types de parcs relais envisageables à Amiens. La question de leur positionnement géographique ne sera pas traitée car elle ne peut précéder la question de la refonte du réseau de bus Amiénois.

a/ Les scénarios

i/ Scénario 1

Ce scénario propose la mise en place de parcs relais payants au sein d'Amiens Métropole, reliés au centre-ville grâce à un système de navettes. Un tarif spécial parc relais + ticket navette pour les usagers des parcs relais pourrait être mis en place pour faciliter l'utilisation de ces services. Les automobilistes pourront déposer leur voiture et emprunter les navettes, qui passeront toutes les 10 minutes, en direction du centre-ville entre 7h30 et 9h30. Le retour pourra, lui, s'effectuer entre 16h30 et 19h30. Ce scénario, semblable à celui mis en place en 2007 à Amiens, ne pourra rencontrer le succès que si l'offre de stationnement est rendu moins accessible en centre-ville.

ii/ Scénario 2

Ce scénario diffère du précédent par le fait que les usagers ne seront pas mis à contribution pour financer ces services. Une gratuité du parc relais et de la navette permettra de rendre leur utilisation plus attractive pour les usagers.

Comme précédemment, ce scénario ne pourra rencontrer le succès que si l'offre de stationnement est rendu moins accessible en centre-ville.

iii/ Scénario 3

En plus de la gratuité proposée par le scénario 2, à cela s'ajoute la mise en place de navettes supplémentaires en dehors des horaires proposés dans les deux scénarios précédents. Ainsi, les navettes pourront relier les parcs relais et le centre ville toutes les heures entre 9h30 et 16h30.

Comme dans les scénarios précédents, ce dernier ne pourra rencontrer le succès que si l'offre de stationnement est rendu moins accessible en centre-ville.

b/ Critères retenus pour évaluer ces scénarios

Taille du public touché. Plus la taille du public touché sera importante, plus le scénario sera jugé positivement et plus il aura une note proche de 5. On peut considérer que la gratuité ainsi que la mise en place de navettes sur une amplitude horaire plus importante permettra de toucher un public plus large.

Coût pour la collectivité. Plus le coût pour la collectivité sera faible, plus le scénario sera jugé positivement et plus il aura une note proche de 5. L'absence de recettes due à la gratuité ainsi que la mise en place de navettes sur une amplitude horaire plus importante représenteront un coût plus important pour la collectivité.

Avantage économique pour l'usager. Plus l'avantage économique pour l'usager sera important et plus le scénario sera jugé positivement et plus il aura une note proche de 5. Cet avantage variera selon la mise en place d'une gratuité.

c/ Préconisations

Mettre en place une participation financière des usagers des parcs relais risque de les rendre peu attractifs et donc peu utilisés. Proposant la gratuité, le scénario 2 pourra être plus attractif pour les usagers. Il pourra donc être favorisé dans un premier temps avec un passage possible au scénario 3 si la mise en place de navettes sur une amplitude horaire plus importante semble pouvoir attirer d'avantage d'usagers.

D. FICHE ACTION – LES PARCS RELAIS

1/ Définition

Un parc relais est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun : métro, tram, train de banlieue ou bus. Le véhicule est donc remisé dans un espace extérieur ou intérieur jusqu'au retour du passager. Il peut être payant ou gratuit, gardé ou non.

Le parc relais permet de diminuer la présence de l'automobile en centre-ville, réduisant ainsi ses nuisances et pouvant permettre aux usagers d'accéder plus facilement au centre-ville si un système de navette efficient est mis en place.

2/ Application dans la Somme

Le département de la Somme est fortement rural. Or, la question de la mise en place de parcs relais n'a de sens que dans les zones fortement urbanisés et en présence d'un réseau de transport en commun, ce qui est le cas de l'agglomération d'Amiens Métropole et de la Communauté de Communes d'Abbeville.

La question de la mise en place de parc relais dans la Communauté de Communes d'Abbeville paraît peut opportune. En effet, Abbeville, comptant un peu moins de 25 000 habitants, n'est pas soumise aux mêmes problématiques que des villes de plus de 100 000 habitants telles qu'Amiens.

L'application dans la Somme ne se concentrera donc que sur la collectivité Amiénoise. Les scénarios ci-dessous présentent les différents types de parcs relais envisageables à Amiens. La question de leur positionnement géographique ne sera pas traitée car elle ne peut précéder la question de la refonte du réseau de bus Amiénois.

3/ Présentation des scénarios

Scénario 1

Ce scénario propose la mise en place de parcs relais payants au sein d'Amiens Métropole, reliés au centre-ville grâce à un système de navettes. Un tarif spécial parc relais + ticket navette pour les usagers des parcs relais pourrait être mis en place pour faciliter l'utilisation de ces services. Les automobilistes pourront déposer leur voiture et emprunter les navettes, qui passeront toutes les 10 minutes, en direction du centre-ville entre 7h30 et 9h30. Le retour pourra, lui, s'effectuer entre 16h30 et 19h30. Ce scénario, semblable à celui mis en place en 2007 à Amiens, ne pourra rencontrer le succès que si l'offre de stationnement est rendu moins accessible en centre-ville.

Scénario 2

Ce scénario diffère du précédent par le fait que les usagers ne seront pas mis à contribution pour financer ces services. Une gratuité du parc relais et de la navette permettra de rendre leur utilisation plus attractive pour les usagers.

Comme précédemment, ce scénario ne pourra rencontrer le succès que si l'offre de stationnement est rendu moins accessible en centre-ville.

Scénario 3

En plus de la gratuité proposée par le scénario 2, à cela s'ajoute la mise en place de navettes supplémentaires en dehors des horaires proposés dans les deux scénarios précédents. Ainsi, les navettes pourront relier les parcs relais et le centre-ville toutes les heures entre 9h30 et 16h30.

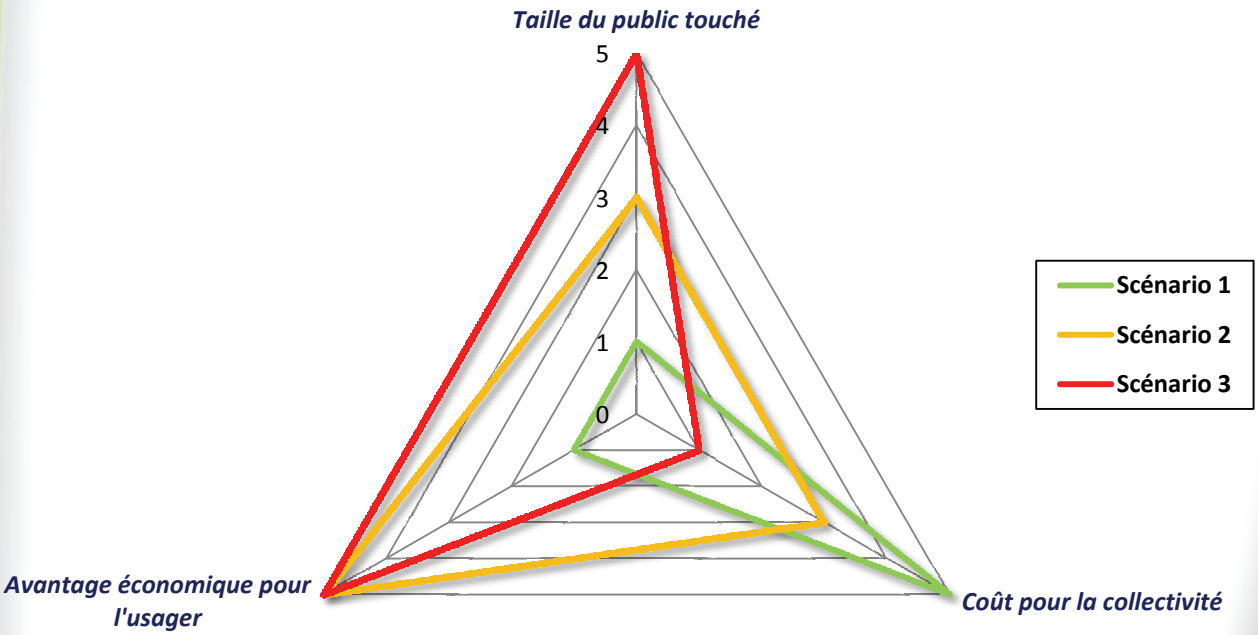
Comme dans les scénarios précédents, ce dernier ne pourra rencontrer le succès que si l'offre de stationnement est rendu moins accessible en centre-ville.

4/ Critères retenus pour évaluer ces scénarios

Taille du public touché. Plus la taille du public touché sera importante, plus le scénario sera jugé positivement et plus il aura une note proche de 5. On peut considérer que la gratuité ainsi que la mise en place de navettes sur une amplitude horaire plus importante permettra de toucher un public plus large.

Coût pour la collectivité. Plus le coût pour la collectivité sera faible, plus le scénario sera jugé positivement et plus il aura une note proche de 5. L'absence de recettes due à la gratuité ainsi que la mise en place de navettes sur une amplitude horaire plus importante représenteront un coût plus important pour la collectivité.

Avantage économique pour l'usager. Plus l'avantage économique pour l'usager sera important et plus le scénario sera jugé positivement et plus il aura une note proche de 5. Cet avantage variera selon la mise en place d'une gratuité.



E. PROJET 3 - BILLETTIQUE ET TARIFICATION INTERMODALE

Dans le cadre des actions favorisant l'intermodalité entre les différents réseaux de transport, la mise en place d'une billettique et d'une tarification communes à plusieurs réseaux de transport permet de simplifier l'utilisation des transports en commun et ainsi, de pouvoir toucher davantage de population.

Avant d'étudier quelles actions pourraient être menées conjointement par les AOT en matière de tarification et de billettique dans le cadre d'un syndicat mixte SRU, un état des lieux de la billettique et de la tarification de chaque AOT samarienne est développé ainsi qu'une présentation des différents projets dans les collectivités territoriales limitrophes.

1/ Etat des lieux

a/ Les AOT membres présentes sur le territoire de la Somme

i/ Amiens Métropole.

La Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole possède une gamme tarifaire allant du titre de transport permettant d'effectuer un voyage avec correspondance dans le réseau Ametis, à l'abonnement annuel "grand public" permettant un nombre de voyages illimité sur tout le réseau Ametis pendant 12 mois consécutifs à partir de la première validation (cf. Quatrième partie, III, A, 4).

Amiens métropole possède deux types de supports différents pour ses titres de transport : les tickets magnétiques et une carte à puce sans contact, "la carte verte", mise en place en août 1999. Les tickets magnétiques sont utilisés uniquement pour les titres de transport n'excédant pas une semaine de validité. La carte à puce permet de charger les abonnements mensuels et annuels proposés par le réseau Ametis ainsi que des titres de transport, vendus par 10, permettant d'effectuer des voyages sur le réseau Ametis en dehors des abonnements.

Ces deux types de support doivent êtres validés à chaque montée dans un véhicule du réseau Ametis, même lors des correspondances. L'avantage est ainsi pour l'AOT d'Amiens Métropole de connaitre la fréquentation sur son réseau.

Actuellement, seul le titre de transport permettant d'effectuer un unique voyage avec correspondance, avec comme support un ticket magnétique, peut être acquis auprès du conducteur. Les autres titres de transport sont accessibles, soit dans les points de vente du réseau Ametis, soit dans son agence commerciale (ces titres de transport sont disponibles chez des commerçants amiénois)

ii/ Communauté de communes d'Abbeville

La Communauté de communes d'Abbeville possède une gamme tarifaire allant du titre de transport valable 1 heure et permettant d'effectuer un voyage avec correspondance dans le réseau BAAG, à l'abonnement annuel permettant un nombre de voyages illimité sur tout le réseau pendant 12 mois consécutifs à partir de septembre.

La Communauté de communes d'Abbeville possède deux types de support différents pour ses titres de transport : des tickets et des coupons d'abonnement. Les tickets sont utilisés uniquement comme supports des titres de transport n'excédant pas 1 heure de validité après la première

validation. Ils sont vendus à l'unité ou en carnet et sont à valider à la montée dans le bus. Deux types de validations de ces tickets coexistent sur le réseau BAAG en fonction des lignes. Sur le réseau urbain, les tickets doivent être oblitérés par l'usager à l'aide de composteurs présents dans les bus. Sur les lignes des communes rurales, les tickets doivent être tamponnés par le conducteur. En ce qui concerne les coupons d'abonnement, ils ne doivent pas être validés à chaque voyage mais uniquement être présentés au conducteur lors de la montée dans le bus.

Actuellement, seul le titre de transport permettant d'effectuer un unique voyage avec correspondance, avec comme support un ticket, peut être acquis auprès du conducteur. Une partie des autres titres de transport est accessible dans les points de vente du réseau BAAG et à son agence commerciale (ces titres de transport sont disponibles chez des commerçants abbevillois);

iii/ Conseil Général de la Somme

Le Conseil Général de la Somme possède une gamme tarifaire allant du titre de transport valable pour un voyage uniquement, à l'abonnement mensuel permettant un nombre de voyages illimité sur tout le réseau Trans80 pendant un mois.

La tarification mise en place par le Conseil Général est une tarification par paliers kilométriques : il existe trois tarifs différents pour chaque titre de transport en fonction de la distance que l'usager souhaite parcourir avec le réseau Trans80.

Actuellement, le Conseil Général de la Somme n'a pas mis en place de système de billettique (composteur, carte à puce...). Tous les titres de transport, du titre unitaire à l'abonnement mensuel, sont actuellement achetés auprès du conducteur qui valide ces derniers.

iv/ Conseil Régional de Picardie

Sur le département de la Somme, le Conseil Général possède une gamme tarifaire comprenant des titres de transport permettant d'emprunter, de manière unique, le réseau entre une origine et une destination définies, ainsi que des abonnements permettant un nombre de voyages illimité sur des lignes bien définies.

Les différents titres de transport délivrés par l'AOT régionale sont fonction de la distance séparant les origines et les destinations des déplacements. Les supports de ces titres sont, soit des tickets que l'usager doit composter lors de l'utilisation du réseau de transport régional, soit des abonnements papiers que l'usager doit avoir sur lui.

Les titres de transport vendus à l'intérieur des véhicules le sont avec une majoration.

Le Conseil Régional participe actuellement au projet SISMO (Système Intégré de Service à la Mobilité dans l'Oise) dans le cadre du SMTCO. Ce projet prévoit notamment la mise en place d'une carte à puce interopérable entre les réseaux des AOTU de l'Oise, du Conseil Général de l'Oise et celui de la région.

b/ Les formes de coopération entre ces AOT en matière de billettique et de tarification

Actuellement, seul un titre de transport commun à deux AOT est présent dans le département de la Somme. Il s'agit d'un abonnement travail permettant aux salariés d'emprunter le réseau BAAG et le réseau TER avec un même titre de transport.

Pour anticiper la mise en place d'une billettique interopérable à l'échelle de la Picardie, le Conseil Régional est en train de travailler à la mise en place d'une charte sur la billettique, permettant ainsi que les systèmes billettiques que les AOT picardes pourront mettre en place dans l'avenir soient interopérables.

c/ La mise en place de billettique dans les collectivités territoriales voisines

A travers le SMTCO de l'Oise, l'ensemble des AOT du territoire isarien va s'équiper d'un système de billettique comprenant une carte à puce, ayant comme avantage de pouvoir être chargée par internet (cf. Troisième partie, IV, B, 2).

Dans le Nord-Pas-de-Calais, le SMIRT nouvellement créé se penche lui aussi sur la mise en place d'une billettique et d'une tarification unifiée.

S'il est décidé de mettre en place un nouveau système billettique dans la Somme, il faudra veiller à le rendre compatible avec les projets de billettique de ces territoires voisins afin de pouvoir, dans l'avenir, faciliter l'intermodalité avec les réseaux limitrophes de la Somme.

2/ Quelles actions et quels moyens en faveur d'une meilleure coordination billettique et tarifaire ?

a/ Les grandes lignes du projet à mettre en place

Comme dit précédemment, mis à part l'abonnement travail mis en place entre la Communauté de communes d'Abbeville et le Conseil Régional, aucun titre de transport ne permet aux habitants de la Somme d'emprunter successivement deux réseaux différents.

S'il est créé, un des rôles du syndicat mixte sera de faciliter l'utilisation des transports en commun samariens, et notamment de déclencher un processus devant aboutir à terme à la mise en place de titres de transport intermodaux.

Ces titres de transport intermodaux devront pouvoir être utilisés par des usagers, aussi bien occasionnels que réguliers, dans les réseaux de transport de la Somme. Ils permettront à l'usager de ne pas devoir acheter des titres de transport lors de ses correspondances entre les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80.

De plus, l'installation de nouveaux dispositifs billettiques permettant l'utilisation d'une carte à puce commune à l'ensemble des réseaux peut elle aussi être envisagée.

b/ Les questions soulevées par un tel projet et les solutions techniques

i/ La répartition des recettes

Les recettes que vont engendrer la vente des titres intermodaux devront être réparties entre les AOT participant à ce projet. Plusieurs types de répartition pourront être mises en place :

- Répartition en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux
- Répartition en fonction des coûts supportés par les AOT pour mettre en œuvre leurs réseaux de transport.
- Répartition en fonction d'une estimation de la ventilation des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux. Cette estimation pourra être établie en comparant les ventes de titres des AOT avant et après la mise en place d'un tel dispositif.
- Répartition en fonction des fluctuations des recettes engendrées pour chaque AOT par la mise en place d'un tel système

Le choix de ces critères va influer sur les systèmes tarifaire et billettique à mettre en place par la suite. En effet, si le critère de répartition en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux est retenu, la mise en place d'une nouvelle billettique commune parait inéluctable si l'on veut favoriser l'intermodalité entre les quatre AOT.

De manière générale, la part des recettes issues de la vente de titres de transport par rapport au cout que représente l'offre de transport est faible. En 2009, la part de ces recettes représentait 15% du budget transport pour Amiens Métropole. Cette part est encore inférieure pour les lignes voyageurs du Conseil Général dont la clientèle est essentiellement captive.

Etant donné la faible importance des recettes, est-il judicieux d'écarter des scénarios ne nécessitant pas la mise en place de nouvelle interfaces billettique commune et permettant d'offrir une intermodalité entre les quatre AOT, sous prétexte d'une répartition des recettes peu équitable ?

Dans tous les cas, des recettes seront prélevées par les différentes AOT si des titres intermodaux sont mis en place. Le syndicat mixte devra alors jouer le rôle de chambre de compensation entre les différentes AOT afin de redistribuer ces recettes. Une convention devra être mise en œuvre pour stipuler les conditions et les critères de répartition de ces recettes entre les différentes AOT.

ii/ Quel système billettique mettre en place ?

Comme nous l'avons vu, actuellement, différents systèmes billettiques sont en place dans les réseaux des AOT. Néanmoins, des titres intermodaux peuvent êtres mis en place sans obliger les différentes AOT à s'équiper de nouveaux systèmes billettiques, à condition de trouver des accords concernant la répartition des recettes de ces titres. Ces titres pourraient être :

- de simples titres papier sans bande magnétique. Pour les titres occasionnels, ils devront êtres oblitérés soit par les usagers eux-mêmes, soit par les conducteurs.
- des tickets à bande magnétique compatibles avec les composteurs du réseau Ametis permettant ainsi à Ametis, de connaître la fréquentation de son propre réseau pour analyser la pertinence de ses lignes.

Si les AOT souhaitent que la réparation des recettes se fasse en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux, il faut

mettre en place un système billettique capable de fournir des bilans détaillés des fréquentations dans chaque réseau, en fonction du type de titre de transport utilisé. Un tel système permet une analyse fine de l'utilisation du réseau par les différents types d'usagers et ainsi de permettre aux AOT d'évaluer la pertinence de leurs différentes lignes.

Un système billettique de cette nature peut être mis en place grâce à deux types de support :

- Les tickets magnétiques disposant dans leur piste magnétique d'un numéro de suivi. Ces tickets peuvent être utilisés comme support pour tous types de titres et permettent aux AOT de reconstituer l'enchainement des réseaux utilisés par le client lors d'un déplacement. Néanmoins, la validité de ces titres ne doit pas excéder une semaine en raison de leur propension à se dégrader.
- Les cartes à puce. Les titres de transport pourront être chargés sur cette dernière dans les agences commerciales des différents réseaux. Ces cartes permettent d'offrir offrir aux usagers de nombreux services :
    - Possibilité de charger ses titres de transport sur sa carte à puce directement sur internet
    - Possession d'un unique support pouvant contenir plusieurs titres de transport
    - Possibilité de pouvoir bénéficier d'une post-facturation.

La post-facturation est un service proposé aux usagers des transports en commun. Il permet à ces derniers de pouvoir utiliser certains réseaux sans avoir dû acquérir auparavant les titres de transport correspondants, à l'exception de la carte à puce évidement. Concrètement, lors de sa montée dans un réseau de transport, l'usager doit faire enregistrer son utilisation de ce réseau en passant sa carte à puce devant l'interface billettique du véhicule (il est possible que dans certains cas, l'usager doit aussi valider sa carte en sortant du véhicule). Son voyage est ainsi comptabilisé et facturé par la suite. Ce système de post-facturation permet aussi d'attribuer le tarif le plus avantageux pour l'usager à la fin de chaque mois[1].

Il ne faut cependant pas oublier que malgré l'installation d'un système de carte à puce, l'existence des titres magnétiques doit perdurer pour permettre aux usagers occasionnels, ne disposant pas d'une carte à puce, de pouvoir utiliser les différents réseaux.

[1]Le système peut être programmé pour offrir le tarif le plus avantageux pour l'usager. Par exemple, on peut prévoir qu'on débite à chaque voyage le prix d'un billet à l'unité, mais qu'à partir du moment où on a atteint le montant d'un forfait (journalier, hebdomadaire ou mensuel), les voyages suivants sont gratuits. Le système peut même recalculer le tarif le plus avantageux de manière dynamique. Exemple sur un réseau urbain fictif :

- lundi 1er juin, Paul achète une carte et effectue 5 voyages à 1 euro. Le système limite son débit au forfait journalier, soit 3 euros.
- dimanche 7 juin, il a déjà effectué 14 voyages. Le système limite son débit au forfait hebdomadaire, soit 10 euros.
- mardi 30 juin, il a effectué 49 voyages depuis le début du mois. Le système limite son débit au forfait mensuel, soit 35 euros.
- en juillet, Paul n'a effectué que 15 voyages, dont 5 le même jour. Le système lui débite 13 euros pour le mois.

iii/ Mise en place d'une tarification unique sur le réseau du Conseil Général

La mise en place d'une tarification unique sur le réseau du Conseil Général de la Somme est une des questions que se pose actuellement le Département. Sa mise en place, comme nous le verrons par la suite, pourrait simplifier la gamme tarifaire des titres intermodaux qui pourront être proposés aux usagers.

Rappelons rapidement les avantages et les inconvénients d'une telle tarification.

Avantages :

- Réduction du coût payé par l'usager dans la majorité des cas
- Simplification de l'offre tarifaire
- Augmentation de la fréquentation

Inconvénients :

- Hausse des coûts de transport suite à la hausse de fréquentation (dans les départements ayant mis en place une tarification unique, l'augmentation des titres vendus n'a en général pas permis de compenser ces coûts)
- Concurrence déloyale vis à vis des TER, à nuancer par le fait que le service en termes de confort et de vitesse commerciale est dissemblable.

iv/ Délivrance des titres de transport par les conducteurs des différents réseaux

Actuellement, le Conseil Général, la Communauté de Communes d'Abbeville et la Communauté Urbaine d'Amiens Métropole délivrent tous dans leurs véhicules au moins un titre de transport permettant d'effectuer un unique voyage sur leurs réseaux respectifs. Néanmoins, Amiens Métropole et Abbeville incitent leurs usagers à acquérir leurs titres de transport dans leurs agences commerciales grâce à deux méthodes :

- en limitant la gamme de titres vendus à l'intérieur des bus
- en proposant des carnets de titres de transport pour un voyage à un prix, à l'unité, inférieur aux titres vendus dans leurs véhicules.

La vente des titres de transport à l'intérieur des véhicules pose les problèmes suivants :

- activité chronophage diminuant la vitesse commerciale du réseau
- présence d'argent à l'intérieur des véhicules

Le Conseil Général ne peut se permettre de ne délivrer que des titres de transport pour des voyages uniques. En effet, il ne dispose pas actuellement de point de vente et la superficie du territoire qu'il dessert ne peut lui permettre d'avoir suffisamment de relais pour permettre aux usagers d'acheter leurs titres de transport. La vente par correspondance, quant à elle, apparait peut efficiente.

Qu'en sera-t-il des titres intermodaux ?

- S'agissant des titres occasionnels, ils pourront être vendus à l'intérieur des véhicules des différents réseaux. Un système de carnets, vendus uniquement dans les points de vente, et offrant une tarification avantageuse, pourra être mis en place pour limiter l'achat de titres à l'intérieur des véhicules.

- Concernant les abonnements intermodaux, leur délivrance à l'intérieur des réseaux Ametis et BAAG semble peu envisageable, du fait du choix des AOT de limiter la vente des titres de transport dans leurs véhicules. La vente de ces abonnements par les conducteurs du Conseil Général semble, elle, contrairement au cas précédent et au vu des éléments précédents, opportune.

Il est à noter qu'une large gamme de titres de transport rendra complexe la délivrance des titres dans les véhicules du Conseil Général.

v/ Quels prix pour ces titres de transport ?

Il faut que le prix de ces titres soit supérieur à ceux en vigueur sur les différents réseaux. Sans cette précaution, les titres des AOT membres seront entièrement délaissés au profit des titres intermodaux. Néanmoins, pour que ces titres soient profitables à l'usager, leur prix doit être inférieur à la somme de l'association des titres de transport permettant d'effectuer le même déplacement.

Pour chaque titre de transport, un tarif réduit pourra être mis en place pour permettre à tous les usagers de satisfaire leurs besoins de mobilité.

Si un système billettique avec carte à puce est mis en place, celle-ci pourra soit être délivrée gratuitement la première fois, soit être vendue aux usagers ; un prix moyen de 5 euros est constaté sur les autres réseaux.

vi/ Quel coût ?

Le coût de la mise en place d'un tel système dépend de deux paramètres :

- Le choix du système billettique, la mise en place d'un système de carte à puce sera plus coûteux que le maintien des systèmes billettiques existants

- De la nécessité d'augmenter la capacité des réseaux de transport pour faire face à la hausse de fréquentation probable.

vii/A quel horizon ?

L'horizon temporel concernant la mise en place d'un tel système sera :

- proche si le système mis en place ne demande pas de renouveler la billettique des réseaux de transport

- supérieur à deux ans si le système de billettique à carte à puce est choisi.

3/ Les différents scénarios envisageables

a/ Méthode utilisée

Devant la multitude de scénarios envisageables, tous ne pourront pas être évoqués. Il a été choisi de les trier selon les choix que prendront les AOT sur les questions suivantes :

- la mise en place d'une tarification unique sur le réseau départemental
- le mode de répartition des recettes
- le choix de la mise en place d'interfaces billettiques communes

En fonction de ces choix, le scénario présentant la gamme de titres de transport la plus restreinte, pour les usages occasionnels et pour les abonnements, sera présenté. Le but est d'éviter de créer des grilles tarifaires complexes, qui ne rendent pas attractif le réseau de transport.

Lorsque les AOT souhaitent mettre en place une nouvelle interface billettique sur tous leur réseaux, afin notamment de se répartir les recettes des titres mis en place en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux, l'interface billettique avec la carte à puce rechargeable par internet (ou sur borne) sera toujours privilégiée. En effet, si les AOT décident de mettre en place une nouvelle interface billettique, le choix de celle acceptant la carte à puce rechargeable par internet présente un surcoût supplémentaire. Néanmoins, il serait regrettable de ne pas profiter de la mise en place de nouvelles interfaces billettiques pour ne pas installer un tel système facilitant l'utilisation des transports en commun par les usagers. De plus, un système de carte à puce rechargeable par internet permet de limiter certains coûts liés à la délivrance de titres, comme l'ouverture de guichets pour vendre ces derniers.

Ces différents scénarios seront présentés sous forme de tableaux récapitulatifs (p151 et suivantes).

Le Conseil Régional ayant une tarification particulière en fonction de la distance parcourue, sa coordination avec les autres AOT membres est plus complexe. C'est pourquoi les tableaux qui suivent présentent d'abord la coordination possible entre Amiens Métropole, La Communauté de Communes d'Abbeville et le Conseil Général. La coordination avec la Région est faite dans la deuxième partie des tableaux.

b/ Description des scénarios

i/ Définition préalable des termes et des abréviations utilisées

Gamme occasionnelle : cette gamme est constituée de tous les titres de transport permettant de faire un unique voyage intermodal, que ces titres soient vendus individuellement ou par lot. Ces titres seront disponibles, dans tous les cas, sous forme papier, magnétique ou non, et sous forme d'un format téléchargeable dans les cartes à puce si ces dernières sont mises en places.

Gamme abonnement : cette gamme est constituée de tous les abonnements intermodaux permettant de se déplacer de manière illimitée sur les réseaux correspondant aux titres, et pour une période définie. Ces titres seront disponibles, dans tous les cas, sous forme papier, magnétique ou non, et sous forme d'un format téléchargeable dans les cartes à puces si ces dernières sont mises en places.

Am : Amiens Métropole
Abb : Communauté de Communes d'Abbeville
CR : Conseil Régional
CG-tarif A : titre de transport au tarif A du Conseil Général

Exemple : Un titre "Am-(CG tarif B)" de la gamme occasionnelle permettra donc à un usager d'emprunter, pour un unique voyage, le réseau du Conseil Général et d'Amiens Métropole de la même manière que s'il possédait un titre du Conseil Général au tarif B et un titre d'Amiens Métropole.

ii/ Ensemble des Scénarios possibles

Voici les tableaux récapitulatifs des différents scénarios possibles ainsi que certaines remarques pour chacun de ces scénarios.

<table>
<tr><td colspan="2">Choix des AOT membres :
- Maintien des tarifs A, B et C pour le Conseil Général
- Répartition des recettes en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux</td></tr>
<tr><td>Scénario 1 :
Maintien des différents systèmes billettique des AOT</td><td>Scénario 2 :
Mise en place d'un système de billettique avec carte à puce rechargeable sur internet</td></tr>
<tr><td colspan="2">Coordination entre Amiens Abbeville Conseil Général</td></tr>
<tr><td>Gamme occasionnelle :
Titre pour Am-Abb-(CG tarif A)
Titre pour Am-Abb-(CG-tarif B)
Titre pour Am-Abb-(CG-tarif C)
Titre pour Am-(CG tarif A)
Titre pour Am-(CG-tarif B)
Titre pour Am-(CG-tarif C)
Titre pour Abb-(CG tarif A)
Titre pour Abb-(CG-tarif B)
Titre pour Abb-(CG-tarif C)

Gamme abonnement :
Impossible du fait du choix de répartition des recettes</td><td>Gamme occasionnelle :
Titre pour Am-Abb-(CG tarif A)
Titre pour Am-Abb-(CG-tarif B)
Titre pour Am-Abb-(CG-tarif C)

Gamme abonnement :
Titre pour Am-Abb-(CG tarif A)
Titre pour Am-Abb-(CG-tarif B)
Titre pour Am-Abb-(CG-tarif C)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Coordination avec le Conseil Régional</td></tr>
<tr><td>Gamme occasionnelle :
La complexité de la tarification du CR impose une large gamme de titres de transport. La largeur de cette gamme empêchant les conducteurs à délivrer ces titres, ces derniers ne pourront être délivrés que dans les agences commerciales.

Gamme abonnement :
Impossible du fait du choix de répartition des recettes</td><td>Gamme abonnement et occasionnelle :
La complexité de la tarification du CR impose une large gamme de titres de transport. La largeur de cette gamme empêchant les conducteurs à délivrer ces titres, ces derniers ne pourront être délivrés que sur les cartes à puces ou dans les agences commerciales.</td></tr>
</table>

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Scénario 1 :

Dans ce scénario, les quatre AOT de la Somme décident de ne pas mettre en place de nouvelles interfaces billettiques. Elles choisissent d'opter pour la création de tickets, magnétiques ou non[1], qui permettront des contrôles à vu dans les quatre réseaux.

Les titres disponibles sur les différents supports comprennent uniquement des titres occasionnels répondant à tous les types de déplacements intra-départementaux.

Tous ces types de titres seront disponibles au sein des agences commerciales. Seule la gamme de titre occasionnel pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 sera disponible à l'intérieur des véhicules.

La compréhension de la grille tarifaire est assez complexe car elle ne comprend pas moins de neuf titres. Pourquoi neuf titres occasionnels ?

Pour pouvoir connaître les réseaux que l'usager va fréquenter durant son déplacement, seuls des titres intermodaux limités à deux réseaux doivent être mis en place en complément d'un titre intermodal plus cher entre trois réseaux[2]. Cela nous donne trois possibilités Am-CG, Abb-CG et Am-Abb-CG. Le Conseil Général ayant trois tarifs différents, après multiplication on obtient nos neuf titres de transport.

La volonté de se répartir les richesses en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux impose la création de neuf titres de transport occasionnels pour mieux coordonner les transports de Abb, Am et CG. En effet, cette gamme occasionnelle est la seule permettant une telle répartition des recettes sans mise en place d'un nouveau système billettique.

Scénario 2 :

Dans ce scénario, les quatre AOT de la Somme décident de mettre en place sur leurs réseaux un système billettique à carte à puce rechargeable par internet. L'usager pourra ainsi télécharger tous ses titres de transport sans avoir à se déplacer dans les points de vente de différents réseaux.

Pour les usagers ne disposant pas d'un accès à internet ou de la carte à puce, des tickets magnétiques disposant dans leur piste magnétique d'un numéro de suivi, permettront à ces usagers d'utiliser les différents réseaux.

Les titres disponibles sur les différents supports comprennent des titres occasionnels et des abonnements répondant à tous les types de déplacements intra départementaux.

Quasiment tous ces types de titres ne seront disponibles qu'au sein des agences commerciales ou par internet pour les détenteurs de la carte à puce.

---

[1] Selon la volonté ou non de rendre les tickets compatibles avec le réseau Ametis pour permettre à ce dernier d'effectuer des bilans de fréquentation de ses lignes. Les titres occasionnels avec une partie de trajet empruntant le réseau TER devront être au même format que les titres TER actuels pour pouvoir être compostés dans les composteurs installés au niveau des gares et des arrêts de trains du département.

[2] En effet, pour les titres occasionnels, l'utilisation d'un titre de transport intermodal entre deux réseaux implique une utilisation des deux réseaux pour l'usager (sinon, l'usager aurait acheté un titre pour l'un des deux réseaux, moins cher que le titre intermodal entre ces deux réseaux). En revanche, lorsque l'on met en place uniquement des titres intermodaux entre trois réseaux : l'usager pourra n'utiliser que deux réseaux sur les trois.

Seule la gamme de titre occasionnel pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 sera disponible à l'intérieur des véhicules, exception faite de la gamme abonnement pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 qui sera elle aussi disponible dans les véhicules du réseau Trans'80.

Pour les usagers le souhaitant, un système de post-facturation, offrant le tarif le plus avantageux à l'usager à la fin de chaque mois pourra être mis en place sur les réseaux Trans'80, Ametis et BAAG[1].

Choix des AOT membres : - Maintien des tarifs A, B et C pour le Conseil Général - Répartition des recettes avec une méthode différente de celle en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux
Scénario 3 : Maintien des différents systèmes billettique des AOT (Vu les choix des AOT, un scénario avec une mise en place d'une nouvelle billettique, avec carte à puce rechargeable par internet, équivaudrait au scénario 2)
Coordination entre Amiens Abbeville Conseil Général
Gamme occasionnelle : Titre pour Am-Abb-(CG tarif A) Titre pour Am-Abb-(CG-tarif B) Titre pour Am-Abb-(CG-tarif C) **Gamme abonnement :** Titre pour Am-Abb-(CG tarif A) Titre pour Am-Abb-(CG-tarif B) Titre pour Am-Abb-(CG-tarif C)
Coordination avec le Conseil Régional
Gamme Abonnement et occasionnelle : La complexité de la tarification du CR impose une large gamme de titres de transport. La largeur de cette gamme empêchant les conducteurs à délivrer ces titres, ces derniers ne pourront être délivrés que dans les agences commerciales.

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Scénario 3

Dans ce scénario, les quatre AOT de la Somme décident de ne pas mettre en place de nouvelles interfaces billettiques. Ils choisissent d'opter pour la création de tickets, magnétiques ou non.

Les titres disponibles sur les tickets, magnétiques ou non, comprennent des titres occasionnels et des abonnements répondant à tous les types de déplacements intra départementaux.

Quasiment tous ces types de titres ne seront disponibles qu'au sein des agences commerciales. Seule la gamme de titre occasionnel pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 sera disponible à l'intérieur des véhicules, exception faite de la gamme abonnement pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 qui sera elle aussi disponible dans les véhicules du réseau Trans'80.

[1]Le réseau du Conseil Régional peut difficilement être intégré à un tel système car il faudrait équiper pour cela l'ensemble des points d'arrêts des TER du département.

Ce scénario imposera de trouver une méthode de répartition des recettes différente de celle en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux.

Choix des AOT membres : - Mise en place d'une tarification unique pour le réseau du Conseil Général - Répartition des recettes en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux	
Scénario 4 : Maintien des différents systèmes billettique des AOT	**Scénario 5 :** Mise en place d'un système de billettique avec carte à puce rechargeable sur internet
Coordination entre Amiens Abbeville Conseil Général	
Gamme occasionnelle : Titre Am-Abb-CG Titre Am-CG Titre Abb-CG **Gamme abonnement :** Impossible du fait du choix de répartition des recettes	**Gamme occasionnelle :** Titre Am-Abb-CG **Gamme abonnement :** Titre Am-Abb-CG
Coordination avec le Conseil Régional	
Gamme occasionnelle : La complexité de la tarification du CR impose une large gamme de titres de transport. La largeur de cette gamme empêchant les conducteurs à délivrer ces titres, ces derniers ne pourront être délivrés que dans les agences commerciales. **Gamme abonnement :** Impossible du fait du choix de répartition des recettes	**Gamme abonnement et occasionnelle :** La complexité de la tarification du CR impose une large gamme de titres de transport. La largeur de cette gamme empêchant les conducteurs à délivrer ces titres, ces derniers ne pourront être délivrés que sur les cartes à puces ou dans les agences commerciales.

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Scénario 4

Ce scénario est semblable au scénario 3. Les différences sont les suivantes :

- Le coût engendré par le passage à la tarification unique du département risque d'être important.
- Il est impossible de délivrer des abonnements intermodaux avec ce type de scénario entre la région et les autres AOT sans compromettre la possibilité de répartir les recettes en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux.
- La compréhension de la grille tarifaire de ce scénario est simplifiée par la suppression de la tarification en paliers kilométriques du Conseil Général.

Scénario 5

Ce scénario est semblable au scénario 2. Les différences sont les suivantes :

- La compréhension de la grille tarifaire de ce scénario est simplifiée par la suppression de la tarification en paliers kilométriques du Conseil Général.
- Le coût engendré par le passage à la tarification unique du département risque d'être important.
- Le système de post-facturation qui pourra être mis en place sera plus simple que celui proposé dans le scénario 2. En effet, les usagers ne seront plus obligés de valider leurs cartes à puce en sortant des cars départementaux[1].

Choix des AOT membres : - Mise en place d'une tarification unique pour le réseau du Conseil Général - Répartition des recettes avec une méthode différente de celle en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux
Scénario 6 : Maintien des différents systèmes billettique des AOT (Vu les choix des AOT, un scénario avec une mise en place d'une nouvelle billettique, avec carte à puce rechargeable par internet, équivaudrait au scénario 5)
Coordination entre Amiens Abbeville Conseil Général
Gamme occasionnelle : Titre Am-Abb-CG **Gamme abonnement :** Titre Am-Abb-CG
Coordination avec le Conseil Régional
Gamme abonnement et occasionnelle : La complexité de la tarification du CR impose une large gamme de titres de transport. La largeur de cette gamme empêchant les conducteurs à délivrer ces titres, ces derniers ne pourront être délivrés que dans les agences commerciales.

Réalisation : stagiaires Polytech'Tours

Scénario 6

Ce scénario est semblable au scénario 3. Les différences sont les suivantes :

- Le coût engendré par le passage à la tarification unique du département risque d'être important.
- La compréhension de la grille tarifaire de ce scénario est simplifiée par la suppression de la tarification en paliers kilométriques du Conseil Général.

[1] En effet, dans le scénario 2, il existe différents tarifs selon la distance parcourue dans les cars du Conseil Général. Si un système de post-facturation est développé dans ce scénario, pour que le bon tarif soit appliqué, l'usager doit donc valider sa carte en sortant du car, sinon le tarif le plus élevé serait appliqué. Un deuxième dispositif lisant les cartes doit donc être installé à l'arrière du car pour permettre la validation en sortant du car.

4/ Scénarios retenus

Le scénario 1 peut être écarté tout de suite car la grille tarifaire proposée par ce scénario est trop complexe et ce scénario ne permet pas de créer des titres intermodaux pour les abonnements.

Le scénario 4 étant le seul à ne pas pouvoir délivrer d'abonnements communs aux quatre AOT, lui aussi peut être écarté.

Les scénarios restant sont les scénarios 2, 3, 5 et 6.

Une évaluation multicritère de ces scénarios peut être faite pour faciliter leur choix.

Les critères que l'on peut retenir sont les suivants :

- **Temps de mise en œuvre des différents scénarios**. Plus le scénario pourra être mis en œuvre rapidement, plus il sera jugé positivement avec une note proche de 5.
- **Compréhension de la grille tarifaire par les usagers**. Plus la grille tarifaire sera compréhensible, plus ce critère sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.
- **Accessibilité des titres de transport**. Plus l'usager pourra obtenir son titre de transport facilement, plus ce critère sera jugé positivement avec une note proche de 5.
- **Coût de la billettique à mettre en place**. Plus le coût est faible, plus il sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.

5/ Préconisations

Si le Conseil Général souhaite évoluer vers une tarification unique, le scénario 5 est le scénario proposant les meilleurs services aux usagers et permettant une intermodalité des plus abouties. Si le Conseil Général maintient sa tarification par palier, c'est le scénario 2 qui semble offrir les meilleurs services aux usagers.

Si ces deux scénarios sont intéressants du point de vue de l'usager, ils sont aussi coûteux pour les AOT membres et longs à mettre en place.

Il pourrait donc être intéressant de développer d'abord, soit le scénario 3 soit le scénario 6, en fonction de la mise en place d'une tarification unique sur le réseau Trans'80.

Lorsque les finances le permettront,

- le scénario 3 pourrait aboutir au scénario 2, sans évolution de la grille tarifaire, ou aboutir au scénario 6 si le Conseil Général passe à une tarification unique.
- le scénario 6 pourrait aboutir au scénario 5, sans évolution de la grille tarifaire.

F. FICHE ACTION - BILLETTIQUE ET TARIFICATION INTERMODALE

Dans le cadre des actions favorisant l'intermodalité entre les différents réseaux de transport, la mise en place d'une billettique et d'une tarification intermodale permet de simplifier l'utilisation des transports en commun et ainsi, de pouvoir toucher davantage de population.

Sur six scénarios étudiés (cf. rapport, Cinquième partie, II – Projet 3 pour plus de détails), deux ont été éliminés pour ne présenter ici que les quatre scénarios permettant de répondre à cette problématique de manière pertinente. Par un souci de cohérence avec la numérotation des scénarios appliquée dans le rapport, la même numérotation sera appliquée ici. Ceci explique l'absence des scénarios 1 et 4.

Pour pouvoir choisir entre ces quatre scénarios, il est nécessaire de se poser les questions suivantes :

- Le réseau Trans'80 peut-il ou doit-il mettre en place une tarification unique ?
- A quelle échéance l'intermodalité doit-elle être traitée ?
- Comment répartir les recettes issues de la vente des titres intermodaux ?

1/ Présentation des scénarios

Scénario 2

Dans ce scénario, les quatre AOT de la Somme décident de mettre en place sur leurs réseaux un système billettique à carte à puce rechargeable par internet. L'usager pourra ainsi télécharger tous ses titres de transport sans avoir à se déplacer dans les points de vente de différents réseaux.

Pour les usagers ne disposant pas d'un accès à internet ou de la carte à puce, des tickets magnétiques disposant dans leur piste magnétique d'un numéro de suivi, permettront à ces usagers d'utiliser les différents réseaux.

Les titres disponibles sur les différents supports comprennent des titres occasionnels et des abonnements répondant à tous les types de déplacements intra départementaux. Quasiment tous ces types de titres ne seront disponibles qu'au sein des agences commerciales ou par internet pour les détenteurs de la carte à puce. Seule la gamme de titre occasionnel pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 sera disponible à l'intérieur des véhicules, exception faite de la gamme abonnement pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans80 qui sera elle aussi disponible dans les véhicules du réseau Trans80.

Pour les usagers le souhaitant, un système de post-facturation : offrant le tarif le plus avantageux à l'usager à la fin de chaque mois pourra être mis en place sur les réseaux Trans'80, Ametis et BAAG

Scénario 3

Dans ce scénario, les quatre AOT de la Somme décident de ne pas mettre en place de nouvelles interfaces billettiques. Ils choisissent d'opter pour la création de tickets, magnétiques ou non.

Les titres disponibles sur les tickets, magnétiques ou non, comprennent des titres occasionnels et des abonnements répondant à tous les types de déplacements intra départementaux. Quasiment tous ces types de titres ne seront disponibles qu'au sein des agences commerciales. Seule la gamme de titre occasionnel pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 sera disponible à l'intérieur des véhicules, exception faite de la gamme abonnement pour les réseaux Ametis, BAAG et Trans'80 qui sera elle aussi disponible dans les véhicules du réseau Trans'80.

Ce scénario imposera de trouver une méthode de répartition des recettes différente de celle en fonction de la ventilation exacte des fréquentations des usagers titulaires d'un titre intermodal sur les différents réseaux.

Scénario 5

Ce scénario est semblable au scénario 2. Les différences sont les suivantes :

- La compréhension de la grille tarifaire de ce scénario est simplifiée par la suppression de la tarification en paliers kilométriques du Conseil Général.
- Le coût engendré par le passage à la tarification unique du département risque d'être important.
- Le système de post-facturation qui pourra être mis en place sera plus simple que celui proposé dans le scénario 2. En effet, les usagers ne seront plus obligés de valider leurs cartes à puce en sortant des cars départementaux

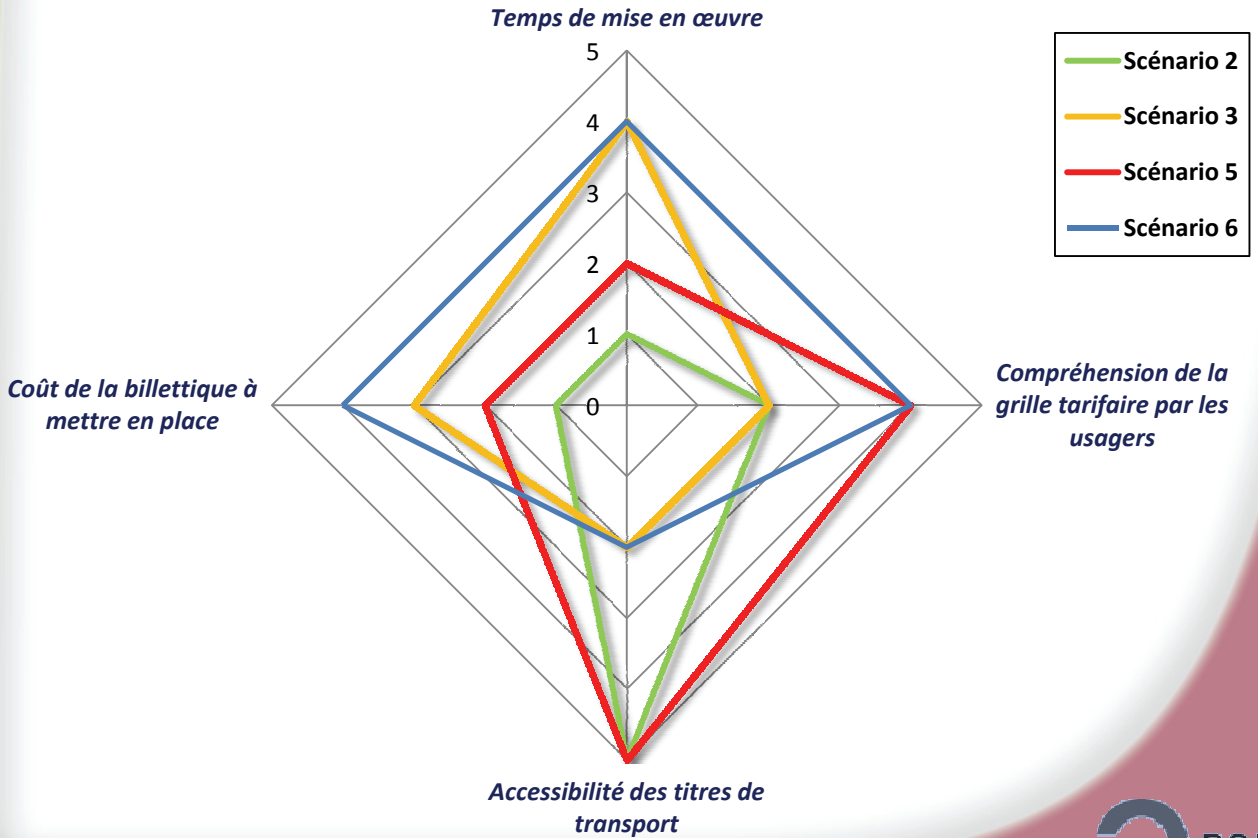
Scénario 6

Ce scénario est semblable au scénario 3. Les différences sont les suivantes :

- Le coût engendré par le passage à la tarification unique du département risque d'être important.
- La compréhension de la grille tarifaire de ce scénario est simplifiée par la suppression de la tarification en paliers kilométriques du Conseil Général.

2/ Les critères retenus pour évaluer les scénarios

- **Temps de mise en œuvre des différents scénarios**. Plus le scénario pourra être mis en œuvre rapidement, plus il sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.
- **Compréhension de la grille tarifaire par les usagers**. Plus la grille tarifaire sera compréhensible, plus ce critère sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.
- **Accessibilité des titres de transport**. Plus l'usager pourra obtenir son titre de transport facilement, plus ce critère sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.
- **Coût de la billettique à mettre en place**. Plus le coût est faible, plus il sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.



G. PROJET 4 – LES SYSTEMES DE COVOITURAGE

1/ Un contexte propice au développement du covoiturage

a/ Une emprise prédominante de la voiture individuelle malgré une prise de conscience de son coût croissant

Dans le contexte actuel profondément imprégné des notions de développement durable et de crise énergétique, la voiture particulière est souvent vue comme la source de coûts supplémentaires et de nuisances (pollution, congestion urbaine, problèmes de stationnement, insécurité…). Cependant, bien que les automobilistes soient conscients des limites de l'automobile, celle-ci reste encore extrêmement liée à la notion de mobilité, car elle reste un symbole de liberté et de déplacement instantané.

Ceci est particulièrement vrai en milieu rural, où les réseaux de transport en commun sont souvent moins présents. En général, même si un réseau de transport collectif y est pourtant organisé, la densité de population assez faible du territoire permet rarement de le rendre suffisamment efficace. Ce constat est d'autant plus alarmant qu'il est en contradiction totale avec le principe de droit à la mobilité.

Face à ces problématiques, le covoiturage semble aujourd'hui une solution à la fois pertinente et appréciée. Il consiste en l'« utilisation conjointe et préméditée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun »[1]. Il peut être effectué sur des trajets divers : domicile-travail, domicile-parking-travail, covoiturage longue distance (et donc en général avec des inconnus), covoiturage d'évènements…

Ce système permet de répondre aux problématiques citées précédemment. En effet, d'une part, il permet de réduire le nombre de voitures en circulation et ainsi de limiter à la fois les problèmes de pollution et de stationnement. D'autre part, il permet pour le conducteur de réduire les coûts de fonctionnement et de carburant du véhicule, ainsi que sa fatigue dans le cas où les covoitureurs se partagent le volant. Pour le passager, il permet de réduire les frais liés à ses déplacements, en lui proposant des tarifs souvent plus avantageux que ceux d'un billet de train.

Ce mode de déplacement est aujourd'hui particulièrement envisageable, d'autant plus lorsque l'on se rend compte de la population qui pourrait être concernée. En effet, on estime actuellement qu'environ 80% des Français roulent seuls dans leur véhicule et qu'il y a sur les trajets domicile-travail une moyenne de 1,02 personne par véhicule. Et si 70% des Français déclarent utiliser leur voiture pour aller travailler, seuls 2% d'entre eux indiquent partager régulièrement leur véhicule.

Le covoiturage permet ainsi d'optimiser le transport en voiture, puisqu'il met en relation des individus afin qu'ils effectuent ensemble tout ou partie d'un trajet qu'ils accomplissaient d'ordinaire seuls.

b/ Un mode de déplacement de plus en plus apprécié

Depuis quelques années, on constate en France un engouement pour le covoiturage, les sites internet spécialisés connaissant ainsi une augmentation impressionnante du nombre de leurs utilisateurs. Le site « Covoiturage.fr » par exemple, dont le nombre d'abonnés était de 300.000 en 2009, a vu ce chiffre être multiplié par dix entre 2007 et 2008. Il est cependant intéressant de

[1] Définition de Wikipédia

remarquer que dans certains pays européens, on observe un essoufflement du système, mis à part dans les cas pour lesquels le covoiturage est organisé par des entreprises.

Les populations les plus représentées sur ces sites sont actuellement les étudiants (75% des trajets du site « 123envoiture », et ceci pour des trajets ponctuels), les jeunes actifs et les ouvriers, bien que petit à petit de plus en plus de retraités, de cadres, de chefs d'entreprise et de touristes choisissent ce mode de déplacement. Et pour 98% d'entre eux, ils ont choisi ce système en premier lieu dans un souci d'économie.

2/ Les points essentiels à traiter afin d'inciter à la pratique du covoiturage

Face à un tel succès, il est pertinent pour les collectivités d'en profiter pour mettre en place des structures facilitant ces déplacements. Actuellement de nombreuses collectivités encouragent cette pratique à travers diverses actions : création d'aires de stationnement réservées, mise en place de sites internet de covoiturage sur le périmètre de la collectivité et destinés entre autres aux habitants du territoire, soutien au covoiturage au sein des entreprises à travers la création de Plans de Déplacements Entreprises, autorisation de circuler dans des voies réservées (ou dans les voies de bus) notamment en cas d'embouteillages… De tels systèmes de covoiturage pourront être décrits autour des composantes décrites ci-après.

a/ Le rapprochement de l'offre et de la demande, c'est-à-dire des conducteurs et des passagers

i/ Le système internet est souvent le plus pertinent

Afin de rendre efficace la mise en place de covoiturage sur un territoire, il est nécessaire de créer un système permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers éventuels. Cela peut prendre la forme d'un standard téléphonique, d'une association, d'une centrale d'appels, de petites annonces, de panneaux d'affichage ou encore d'un réseau intranet dans le cas d'une entreprise ou d'une collectivité.

Bien que la solution la plus efficace semble actuellement être le site internet, il ne faut pourtant pas oublier le système papier, qui peut parfois apparaître comme le système le plus adapté à la situation. C'est le cas notamment d'un système de covoiturage organisé entre les parents d'un même quartier. Le procédé le plus simple et efficace consistera alors souvent en des réunions organisées dans le quartier et en une distribution d'affiches dans les boîtes aux lettres.

ii/ La distinction entre les sites d'envergure nationale ou locale

On peut dissocier d'une part les offres de covoiturage destinées à des trajets locaux, tels que les trajets domicile-travail, domicile-service ou domicile-lieu d'étude, pour lesquels il peut parfois s'avérer plus aisé de partager son véhicule avec des personnes de son entourage (collègues, voisins, famille, amis…). D'autre part, dans le cas de trajets plus longs, tels que les trajets de vacances ou d'un lieu d'étude au domicile parental, l'entourage d'une personne s'avère souvent trop limité pour rendre efficace le système de covoiturage.

Dans le premier cas, des sites internet mis en place par des collectivités (agglomérations, départements, régions) sur leur territoire pourront être plus avantageuses. Dans le deuxième cas, des sites de covoiturage d'intérêt national seront plus efficaces et plus pertinents. Sur ces sites, il est possible pour un conducteur de prendre un passager soit sur l'intégralité de son trajet, soit sur une

portion plus réduite de celui-ci. D'autant plus que la plupart des sites proposent désormais un calculateur d'itinéraire, qui permet de mettre en relation des personnes où une partie de leurs trajets se confond.

Il apparaît cependant nécessaire aujourd'hui de mettre en relation les bases de données existantes, car plus les données seront regroupées sur une même base, plus les résultats seront nombreux et intéressants pour l'usager. De même, plus les systèmes de covoiturage sont nombreux, plus il est compliqué pour l'usager de s'en servir, puisque l'offre est morcelée et que la personne intéressée par un trajet doit parfois s'inscrire sur plusieurs sites avant de trouver le trajet qui lui convient.

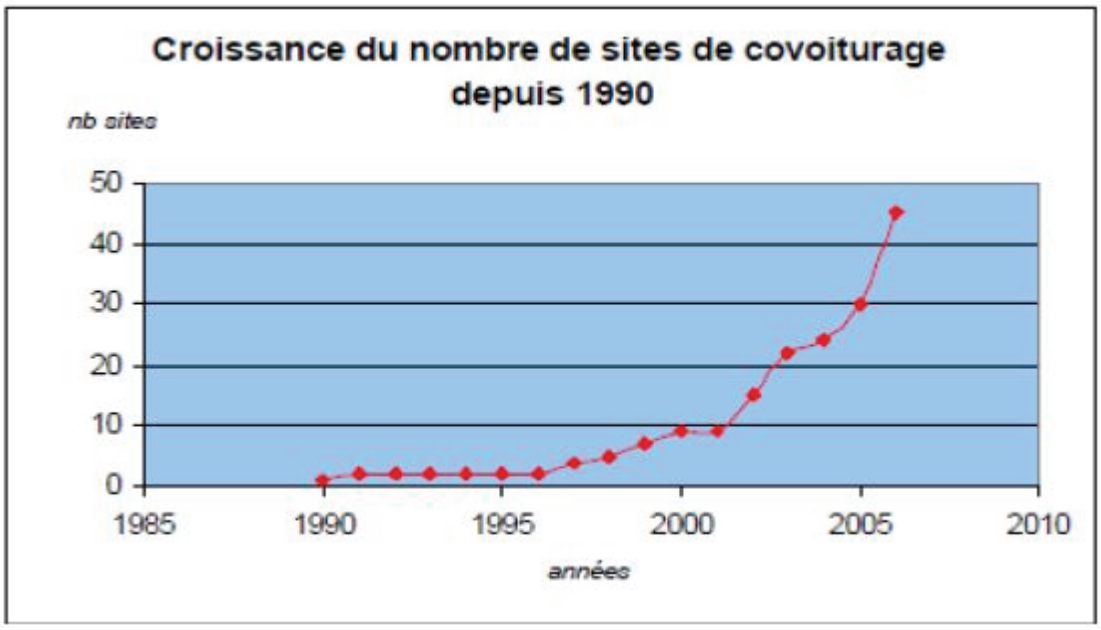
Il est également possible pour les collectivités mettant en place un site de covoiturage « local » d'organiser un partenariat avec un site national, ce qui permettra aux usagers de se voir proposer des trajets de niveau national et non pas uniquement des trajets inclus dans leur territoire. Ne faire un partenariat qu'avec un site pour finalement ne récupérer que les trajets propres au territoire de la collectivité, ou bien mettre en place un site internet de manière individuelle, sans partenariat, ne serait pas une solution adéquate.

Ainsi, au Canada, le « Réseau de covoiturage » a été mis en place. Il consiste en un moteur de recherche en covoiturage, qui utilise un logiciel en ligne et gratuit. Le réseau de covoiturage partage sa base de données avec plusieurs villes, institutions ou entités gouvernementales et privées du Canada.

En France, Green Cove Ingénierie (le leader sur le marché, avec 13 sites de covoiturage réalisés en 2007, et dont le site associé est 123envoiture), Ecolutis (dont le site associé est Easycovoiturage), La Roue Verte et Roulez Malin sont les prestataires les plus sollicités pour mettre en place ce type de sites locaux. En général, les opérateurs de covoiturage proposent plusieurs services : création du site internet, gestion et suivi de la plate-forme, sensibilisation auprès des entreprises du territoire… Il existe donc globalement deux formules : soit l'opérateur réalise le site et en assure le suivi et la gestion, soit il assure le service sans assurer le suivi.

iii/ Les sites de covoiturage nationaux

En 2007, le CERTU dénombre en France 78 sites de covoiturage, dont une douzaine se partage la majorité du marché : www.covoiturage.fr, www.123envoiture.fr, www.roulezmalin.fr, www.easycovoiturage.com, - www.laroueverte.com, www.envoituresimone.com... On constate une progression constante du nombre de sites de covoiturage en France, comme le montre le graphique sur la page suivante :



Source : Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives - CERTU - 2007

iv/ Les sites de covoiturages locaux

Les sites mis en place par des collectivités pour proposer du covoiturage sur leur territoire sont eux aussi en progression, de plus en plus de ces collectivités choisissant de les mettre en place pour améliorer leurs plans de déplacement et de mobilité. En voici quelques-uns :

- www.covoiturage.orleans.fr (sur l'agglomération d'Orléans)
- www.covoiturage.agglo-sqy.fr (sur la commune de Saint-Quentin-en-Yvelines)
- www.covoiturage-oise.fr (sur le département de l'Oise, mis en place et géré par le SMTCO)
- www.covoiturage-finistere.fr (sur le département du Finistère, le 1er site à avoir été créé en 2005)
- www.covoiturage94.fr (sur le département du Val de Marne)
- www.covoiturage.morbihan.fr (sur le département du Morbihan)
- www.covoiturage.poitou-charentes.fr (sur la région Poitou-Charentes)

Afin qu'un système de covoiturage soit efficace, il est important de se concentrer sur les critères suivants : la possibilité d'une intermodalité avec les autres réseaux de transport, la masse critique nécessaire à la mise en place du système, l'articulation avec les systèmes voisins ou nationaux, la simplicité d'utilisation, la facilité de prise de contact entre les usagers, la sécurité du conducteur et du passager, la sécurité horaire des trajets proposés… D'autre part, tout cela devra être jugé du point de vue du nombre de trajets réellement effectués grâce au système de covoiturage, et non en fonction du nombre d'inscrits sur le site.

D'autre part, il est important pour un territoire intéressé par la mise en place d'u système de covoiturage d'effectuer en amont une étude, afin d'identifier les besoins du territoire. Celle-ci peut

être menée en partenariat avec les grandes entreprises du territoire, qui connaissent l'origine de leurs salariés, ce qui permettra de faire apparaître les territoires générateurs de déplacements.

Cette étude permettra à la collectivité de cibler les besoins de son territoire en termes de covoiturage. Ceux-ci pourront être étudiés sous la forme d'un tableau semblable à celui qui suit :

Type de déplacements	Fréquence	Destination	Public
1. Domicile travail	Régulier quotidien	Communes proches	Actifs, salariés
2. Sports, loisirs, culture	Régulier hebdomadaire	Communes proches	Jeunes, club, associations
3. Études, WE, famille,	Régulier WE	Grandes villes	Étudiants, familles
4. Services, marchés	Irrégulier hebdomadaire	Bourg centre	Femmes au foyer, Personnes âgées
5. Réunions professionnelles	Occasionnel journée	Grandes villes	Travailleurs, formation
6. Spectacles, manifestation	Occasionnel soirée et WE	Villes	Jeunes, sportif, cultures
7. Imprévus : grèves, pannes, urgences	Occasionnel imprévus	Toutes destinations	Tous
8. Voyages, vacances	Occasionnel	Destinations lointaines	Tous, jeunes

Tableau de synthèse indicatif - Source : « Quels outils pour développer le covoiturage sur votre territoire ? » – Actes de la journée « Covoiturage et territoire » - 21/02/09 à Gap et Grenoble – Association pour le développement en réseau des territoires et des services

v/ Les sites de covoiturage au sein des entreprises et administrations

Enfin, les entreprises et administrations peuvent mettre en place des sites de covoiturage destinés à leurs employés. Ceci est d'autant plus pratiqué lorsque l'entreprise ou l'administration met en place un Plan de Déplacement Entreprises ou Administrations (PDE ou PDA). Ainsi, les entreprises du pôle d'Orly-Rungis et d'Aéroports de Paris ont mis en place le site ADOR, site de covoiturage destiné à leurs salariés. Actuellement, 2% des salariés d'Aéroports de Paris y sont inscrits.

b/ L'animation, la communication et l'information

Un système ne peut être efficace que s'il est connu et accessible. Il est donc nécessaire de prévoir un plan d'animation et de communication. Ceci peut se faire à travers la publicité, notamment la conception de plaquettes de présentation et d'autocollants à apposer sur les voitures.

Il est également important d'organiser des rencontres entre les usagers du service ainsi que des réunions d'information avec les acteurs potentiellement les plus concernés par le service, notamment à travers la présentation du projet à des travailleurs sociaux, des collectivités, des associations, des groupes d'habitants ou encore des entreprises.

c/ La mise en place d'aires et de parkings de covoiturage

Les aires et parkings de covoiturage doivent être des lieux sécurisés et identifiés où les covoitureurs peuvent se poster et attendre leur conducteur.

Une aire de covoiturage doit être aménagée, visible, identifiée, mais trop petite pour permettre aux usagers de se garer. En effet, une aire doit rester un lieu où l'on dépose ou où l'on récupère des passagers, sans qu'il n'y ait de stationnement. Ces aires peuvent donc prendre l'aspect d'abribus, portant si elle existe la signalétique du réseau de covoiturage, afin de combiner publicité et sécurité.

Ces aires pourront également être utilisées par les auto-stoppeurs, afin de sécuriser leurs déplacements.

Le parking consiste pour sa part en une aire plus étendue, suffisamment vaste pour y garer plusieurs véhicules. En effet, dans le cas de la simple « aire » de covoiturage, il n'est pas possible pour deux conducteurs de se retrouver sur le site et de continuer le trajet avec une unique voiture. Le système de parking permet de régler cette alternative. D'autre part, dans le cas du parking, une signalétique est indispensable, afin de le rendre identifiable et donc de dissuader les automobilistes souhaitant l'utiliser pour un autre usage que le covoiturage.

Ce système de parking est très développé dans le Département du Morbihan, qui a notamment signé de nombreuses conventions avec des grandes surfaces ayant des portions de parking peu exploitées, afin d'en faire des zones de covoiturage. De même, la création du site internet de covoiturage du Finistère s'est accompagnée de la création d'aires de covoiturage. En 2007, neuf d'entre elles avaient été créées, trente supplémentaires étant prévues d'ici 2010. Dans le cas de ces aires, d'environ trente places chacune, une extension de la surface est généralement possible. Des systèmes de fixation pour les deux roues sont présents et certaines de ces aires sont même reliées à des lignes de car interurbaines. Concernant le coût de ces constructions, l'investissement a été assuré par le Conseil Général du Finistère, mais leur entretien est géré par les collectivités sur lesquelles elles sont aménagées.

Le système de covoiturage spontané est une forme de covoiturage plus souple et spontanée. Sur un territoire donné, il utilise les aires de covoiturage prévues à cet effet. Le passager peut alors se poster sur ces aires et afficher clairement sa destination, notamment à travers des pancartes indiquant clairement que le passager provient du site de covoiturage. Une participation financière est possible. Dans le cas inverse, ce système consiste en fait en un auto-stop amélioré.

Au final, ces espaces de covoiturage permettent de matérialiser un point de rendez-vous pour les covoitureurs, de garer sa voiture dans le cas où une zone de stationnement est prévue, de

sécuriser l'attente du passager et enfin de faire une jonction éventuelle entre le covoiturage et les réseaux de transport en commun.

d/ L'incitation auprès des entreprises et administrations à organiser de tels systèmes

Comme nous l'avons vu plus tôt, l'une des méthodes pouvant servir à développer la pratique du covoiturage est d'inciter les entreprises et administrations à mettre en place des systèmes de covoiturage. En effet, le lieu de travail est générateur de nombreux déplacements de type « domicile-travail », qui gagneraient à être traités collectivement.

De nombreuses actions sont ainsi mise en place au sein des entreprises et administrations afin d'inciter les salariés à pratiquer le covoiturage :

- La mise en place de « mailing listes » regroupant les salariés selon leur zone d'habitation, afin qu'ils puissent se contacter pour mettre en place un système de covoiturage
- L'instauration de places de stationnement réservées aux covoitureurs sur les parkings appartenant à l'entreprise. Elle peut aussi choisir de réserver l'intégralité de ses places de stationnement aux véhicules effectuant du covoiturage (hormis les visiteurs, les Personnes à Mobilité Réduite, les personnes à horaires flexibles, les voitures de fonction et les salariés ne pouvant faire autrement…)
- La mise en place d'une garantie de retour (système encore très peu utilisé) : le retour d'un passager est pris en charge par l'entreprise en cas de désistement ou d'impossibilité du conducteur, sous certaines conditions (service valable seulement un certain nombre de fois, plafonnement des prix…)
- L'attribution de points : Disneyland Paris bonifie en effet ses covoitureurs à hauteur de 2 points par trajet, qui donnent droit à partir d'un certain nombre à des chèques cadeaux (avec un plafonnement de 20 points par mois)
- La participation aux frais d'entretien et de contrôles techniques des véhicules utilisés pour le covoiturage

e/ La mise en place de voies réservées aux Véhicules à Occupation Multiple (VOM)

Des voies de circulation peuvent aussi être destinées exclusivement aux véhicules effectuant du covoiturage, appelés souvent les Véhicules à Occupation Multiple (VOM). En France, il n'existe actuellement aucune voie réservée aux VOM, mais le Grenelle de l'Environnement prévoit dans ses textes la mise en place de voies réservées aux véhicules transportant plus de trois passagers sur les autoroutes et les voies rapides.

Ce système est très développé en Amérique du Nord, aux Etats-Unis et au Canada. Dans ce dernier état, toutes les autoroutes de taille importante autour des grandes agglomérations (Montréal, Toronto, Vancouver…) ont des voies réservées aux véhicules à occupation multiple.

Au Pays-Bas, la présence de trottoirs (« lifters plaats ») d'environ un kilomètre à l'entrée des autoroutes permet aux conducteurs de récupérer leurs passagers à un endroit sécurisé. Ces trottoirs peuvent également servir aux auto-stoppeurs et ainsi sécuriser leurs trajets.

f/ L'accès gratuit aux parkings urbains ou aux réseaux de transport collectif

Une incitation efficace au covoiturage peut prendre la forme de la gratuité pour les covoitureurs des parkings payants urbains d'une agglomération ou encore celle du réseau de transport en commun du territoire.

Ainsi, à Aix-en-Provence, les conducteurs pratiquant le covoiturage se voient remettre à leur inscription une carte justificative. Lors de leurs déplacements, si le véhicule contient plus de 3 personnes, le conducteur reçoit alors un titre de sortie de parking et un titre de transport du réseau de transport en commun pour chacun des covoitureurs présents dans le véhicule.

g/ La prise en compte des aspects juridiques et des règles de fonctionnement

Les deux études du CERTU suivantes permettent d'apporter des réponses sur les enjeux juridiques du covoiturage : « Etude sur les obstacles juridiques aux nouveaux services de transport » (2006) et « Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives » (2007).

L'une des principales difficultés juridiques est que le terme de covoiturage ne bénéficie actuellement d'aucune définition officielle, même s'il est mentionné dans de nombreux textes de loi. Cependant, on peut se reposer sur les lois en vigueur concernant les déplacements et les transports sur le territoire français, ainsi que sur les règles dictant la pratique du covoiturage pour établir des principes à respecter.

Ainsi, un site de covoiturage n'est actuellement pas responsable juridiquement, car il ne fait qu'organiser et non exécuter le système. En cas d'accident de la circulation, c'est donc la loi Badinter de 1995 qui s'applique, à savoir que c'est le conducteur du véhicule qui est responsable, comme dans le cas d'un trajet classique avec des passagers. Il est donc conseillé pour le conducteur de s'assurer auprès de son assurance que le covoiturage est bien pris en charge dans son contrat. Pour plus de renseignements, il peut être intéressant de lire la fiche pratique consacrée au covoiturage et établie par la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA).

Des règles permettant de garantir le bon fonctionnement du covoiturage peuvent être établies :

- Une charte de bonne conduite, à faire signer par les usagers du système : actuellement, de nombreux sites en incluent dans leurs statuts.
- Un souci de confidentialité concernant l'identité des usagers : les données personnelles des usagers peuvent par exemple être rendues accessibles uniquement après l'inscription sur le site.
- Une identification rapide entre les usagers : un autocollant peut ainsi être apposé sur le véhicule du conducteur, afin de se rendre identifiable par les autres usagers.
- Un indicateur de préférences des usagers sur le site internet : elles permettent de connaître les souhaits et les goûts de chacun (tolérance ou non des animaux dans le véhicule, préférences en termes de musique, de conversation ou encore de système de paiement)
- Des règles de participation aux frais : elle peut être liée ou non au nombre de kilomètres, de passagers, de péages, d'usure du véhicule… La seule règle étant que le conducteur ne doit pas pouvoir gagner de l'argent.

- La garantie d'une « assurance-retour » pour les usagers : si, pour une raison quelconque, le conducteur ne pouvait ramener son passager le soir, certains sites organisateurs s'engagent alors à lui trouver un autre conducteur, à lui proposer une offre de transport en commun ou encore à lui payer son trajet retour, en taxi par exemple (avec évidemment l'existence d'une somme plafond).

3/ Coûts et financements

Les coûts de créations de systèmes de covoiturage dépendent évidemment des services demandés et des territoires concernés. Des financements sont en outre possibles à partir de subventions publiques (mairies, ministère des transports, préfectures…), de partenaires privés (Fondation MACIF, PSA, UCPA…) ou encore d'autofinancement.

Le prestataire La Roue Verte demande en général 1000 à 1500 € par an pour la gestion de ses sites de covoiturage. L'Ademe, pour sa part, ne donne plus de subventions aux sites de covoiturage ou tout ce qui est trop généraliste. Il privilégie aujourd'hui les entreprises, collectivités et associations qui décident de mettre en place des systèmes de covoiturage.

L'association Voiture & Co, créée en 1998 pour organiser du covoiturage au service des étudiants et salariés du campus de l'Université de Nanterre, propose un service de covoiturage régulier et événementiel (retour de soirées étudiantes en toute sécurité). En 2002, elle décide de lancer une centrale de mobilité gérant ce système de covoiturage. Le système est efficace, puisqu'aujourd'hui, 14% des étudiants de Nanterre covoiturent. D'autant plus que ce type de système incite les étudiants à perpétuer cette habitude lors de leur entrée dans le monde professionnel. Dans le cadre du covoiturage régulier, l'association a reçu des aides de la part du CROUS de Versailles, de la mairie de Nanterre, de l'entreprise PSA et de l'Ademe (20.000 € pour la mise en place de la centrale de mobilité sur la période 2004/2006). Cette centrale demande un coût de fonctionnement de 65.000 € par an pour le covoiturage régulier.

A Grenoble, un système équivalent a été mis en place pour un coût de 26.000 € en investissement et de 123.000 € par an en fonctionnement.

Dans le Finistère, la création du site départemental de covoiturage a coûté 40.000 € puis 10.000 € sur cinq années pour l'hébergement, le dépôt du nom de domaine, la maintenance et l'actualisation du site.

H. FICHE ACTION - COVOITURAGE

1/ Présentation des scénarios : les systèmes de covoiturage choisis

Scénario 1 : L'aire de covoiturage

Elle consistera en une zone aménagée de stationnement pour les éventuels covoitureurs, basée sur le même système que les arrêts-minutes situés devant les gares. Ces aires pourront d'ailleurs dans un premier temps être mises en place dans des endroits stratégiques tels que les gares ferroviaires et routières, les mairies, les établissements d'enseignement… Cette aire pourra être équipée d'un abribus comportant la signalétique du système de covoiturage, ainsi que des informations renvoyant au site internet. Ce système fonctionne surtout lorsque les usagers se connaissent : la population touchée par le service reste donc assez faible.

Scénario 2 : Le parking de covoiturage

Basé globalement sur le même système que les aires de covoiturage, le parking de covoiturage permet également aux covoitureurs de stationner. Contrairement aux simples aires de covoiturage, les parkings permettent à des personnes souhaitant se rendre au même endroit mais provenant de lieux très différents de se retrouver et de poursuivre leur trajet avec une unique voiture. Un tableau d'affichage présent sur la parking donne la possibilité aux usagers de déposer des annonces.

Le coût de création d'un parking sera évidemment plus élevé que celui de l'aire de covoiturage. Il sera également très différent selon le type de parking mis en place (enrobé classique, parking végétal…), la quantité de places de stationnement, le type du terrain…

Scénario 3 : Le site internet de covoiturage (Scénario 1 et Scénario 2 requis)

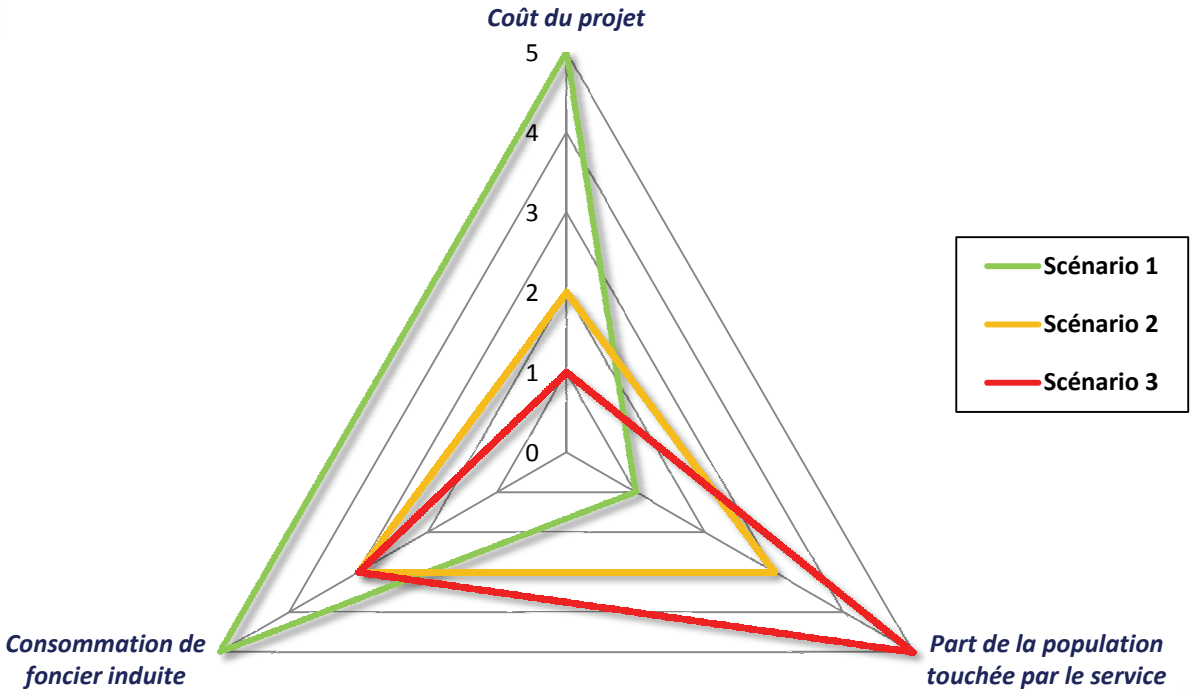
Le site internet pourra être mis en place sur le territoire concerné. Le standard téléphonique est également envisageable, puisqu'il permettrait aux personnes n'ayant pas accès à Internet ou n'étant pas habituées à l'utiliser de bénéficier de ce service. Cependant, étant donné qu'il serait plus pertinent de coupler la mise en place de ce standard avec une éventuelle centrale de mobilité sur le territoire, seule la solution du site internet sera ici traitée.

L'avantage de ce type de système est que son coût est globalement faible par rapport au service qu'il rend au territoire. Il nécessite en effet « simplement » la création du site internet en lui-même, ce qui peut être fait en quelques jours ou semaines. Un partenariat pourra être mis en place avec des prestataires privés afin de le rendre encore plus efficace.

Afin d'étudier les différents scénarios envisageables sur le territoire, nous partons ici du principe que la création d'un site internet de covoiturage sur un territoire n'est pertinente que si celui-ci possède déjà des zones d'arrêt ou de stationnement utilisables par les covoitureurs. Ainsi, notre troisième scénario comprendra à la fois la mise en place d'un site internet et la création d'aires ou de parkings de covoiturage.

2/ Les critères retenus pour évaluer les scénarios

- **Le coût du projet.** Les coûts d'investissement et de fonctionnement peuvent même être dissociés. En effet, même si un système a un coût de création important, il pourra tout de même s'avérer plus rentable sur le long terme si son coût de fonctionnement est faible. Il est d'autre part intéressant de se rendre compte que dans le cas de nombreux parkings de covoiturage, si le coût d'investissement est financé par le département, c'est la commune sur laquelle le parking est réalisé qui aura en charge les frais de fonctionnement.
- **La population touchée par le service.** Nous pouvons considérer que les aires et parkings de covoiturage seront mis en place à proximité des pôles d'emploi du territoire. Ainsi, seule la population fréquentant ces pôles d'emploi sera touchée par ces deux systèmes et pourra les utiliser. Dans le cas de la Somme, les personnes habitant et travaillant sur des zones rurales seront ainsi moins concernées. Au contraire, nous pouvons penser qu'un site, bien que seulement utilisable par les foyers ayant accès à internet, touchera une part de la population plus importante.
- **La consommation de foncier induite.** Elle sera évidemment nulle pour le site internet et proportionnelle à la surface d'arrêt ou de stationnement voulue dans le cas de l'aire et du parking.



I. PROJET 5 - APPROCHE GLOBALE DE L'AUTOPARTAGE

1/ Définition

L'article 19 du projet de loi Grenelle 2 définit l'autopartage comme suit : L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur, pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

2/ But de l'autopartage

L'autopartage, qui a commencé à se développer en Suisse vers la fin des années 1980 présente de nombreux avantages pour les usagers ainsi que pour les collectivités :

- C'est une solution plus économique pour les usagers que la possession d'un véhicule personnel lorsque l'utilisation de la voiture reste peu importante[1]. L'autopartage permet ainsi à des personnes n'ayant pas les moyens d'acquérir un véhicule de pouvoir en bénéficier sur de courtes périodes. L'autopartage offre aussi la possibilité de se séparer d'un véhicule qui sert peu.
- C'est une solution écologique : Une voiture partagée remplace entre 4 et 8 voitures personnelles[2]. De plus, les usagers d'un système d'autopartage sont incités à favoriser les autres modes de transports grâce au système de facturation de l'autopartage. Ce système rend les coûts variables (utilisation du véhicule) beaucoup plus importants que les coûts fixes (abonnement au service d'autopartage) contrairement au système de la voiture personnelle où les coûts fixes (achat, entretien, assurance) ont une part plus importante que les coûts variables (essence, péage...)
- Pour les collectivités, l'autopartage est un nouveau service, complémentaire aux transports en commun, permettant de faciliter la mobilité de ses habitants. De plus, l'autopartage permet de libérer de l'espace sur la voirie.

3/ Quels services ?

Les véhicules mis à disposition sont généralement de trois types : des citadines, des familiales et des utilitaires. La majeure partie de ces véhicules ont une motorisation essence ou diesel. Des véhicules électriques présentent un fort désavantage en ce qui concerne le coût et l'autonomie.

Selon une étude du CERTU de décembre 2008, les trajets effectués avec les véhicules d'autopartage sont en moyenne des trajets compris entre 50 et 60 kilomètres. Les utilisations pour des trajets supérieurs à 90 kilomètres ou inférieurs à 5 kilomètres sont rares. De manière générale, les véhicules sont plus souvent utilisés le weekend et les soirées. Pour optimiser l'utilisation des véhicules, de nombreuses structures proposant de l'autopartage démarchent les entreprises pour rentabiliser le service durant la semaine.

Pour pouvoir bénéficier d'un véhicule, l'usager doit effectuer une réservation au préalable par internet ou par téléphone. Le véhicule pourra alors être utilisé en boucle (c'est à dire que l'usager

[1] Selon François Gindre, directeur de Lyon Parc Auto, la société qui gère Autolib' à Lyon, "En dessous de 10 000 kilomètres par an, l'autopartage est nettement plus avantageux."

[2] Projet européen Moses

devra déposer le véhicule dans la station où il l'a pris) ou de station à station (l'usager pourra ainsi déposer le véhicule emprunté dans la station de son choix).

La tarification est variable d'une structure à l'autre. En général elle se divise en trois éléments :

- Des frais d'inscriptions compris entre 40 et 200 euros. Ces frais d'inscriptions ne sont présents que pour une minorité de structures
- Des frais d'abonnement compris entre 5 et 25 euros par mois.
- Des frais d'utilisation généralement divisés en deux parties : une tarification à l'heure et au kilomètre. (Une distinction peut être faite entre une utilisation urbaine et extra urbaine)

4/ Etat des lieux

a/ Dans la Somme

Actuellement, deux structures réfléchissent à des projets d'autopartage : Amiens Métropole ainsi que le Pays des trois vallées, pays s'étalant sur 11 cantons dont celui d'Abbeville et comptant plus de 100.000 habitants. Le rôle d'un syndicat mixte de transport pourrait être de fédérer ses projets en mutualisant certains coûts et en permettant de toucher une population plus large.

b/ En France

Actuellement, plus de 23 villes ont vu se développer des expériences d'autopartage. Il s'agit principalement des villes dont la population est supérieure à 100.000 habitants.

Les pratiques d'autopartage sont encore peu répandues en France, cela peut notamment s'expliquer par deux facteurs :

- L'accessibilité des places de stationnement. Dans de nombreuses villes, le stationnement des véhicules est encore peu restreint. Or, selon le rapport d'étude Rhin Autopartage[1], une forte pression en stationnement (manque de places libres, zones de stationnements contrôlés, manque de parkings privés) favorise le développement de l'autopartage.
- La méconnaissance du concept d'autopartage. D'après une étude sur l'autopartage à Paris[2], seuls 8% de la population interrogée (1.000 personnes) connaissent la notion d'autopartage. De plus, seul 0,14% des français ont eu recours à ce service en 2008[3].

Néanmoins, les pratiques d'autopartage connaissent une forte progression, à titre d'exemple, l'autopartage regroupait 6.000 adhérents en 2007[4] contre 15.000 en 2010 soit près du triple.

Le réseau France auto-partage regroupe actuellement onze structures ayant des activités d'autopartage. Ce réseau permet une mutualisation des moyens afin de faciliter la mise en place de services d'autopartage en France. Il met en commun un système de gestion informatique, une centrale d'appel nationale pour la réservation et l'assistance 24h/24, une centrale d'achat des

[1]Rhin Autopartage, viabilité de l'autopartage dans les villes moyennes alsaciennes, octobre 2007
[2] Étude sur l'autopartage à Paris, Analyse des comportements et des représentations qui lui sont associés, Mairie de Paris, ADEME, 6-T, décembre 2007
[3]Sondage TNS Sofres
[4]*Autolib' : un nouveau service LPA*, dossier de presse, février 2008

véhicules ainsi que des services aux abonnés. Les usagers des villes adhérentes au réseau peuvent disposer d'une voiture dans chaque autre ville du réseau.

c/ Dans les autres pays

Comparativement aux autres pays, la France accuse un retard important dans le développement de l'autopartage. Alors que la première expérience française a vu le jour en 1999 avec « caisse commune » à Paris, des expériences du même type ont été menées dès la fin des années 1980 en Suisse et dans d'autres pays. Ceci explique que, en 2006-2007, comparativement à la France et ramené à la population, la Belgique compte 8 fois plus d'usagers, 17 fois plus en Allemagne et 138 fois plus en Suisse.

En Suisse, c'est Mobility, une société coopérative qui domine le marché. Son réseau couvre l'ensemble du territoire helvétique. En 2010, cette structure compte plus de 90.000 clients dans plus de 450 villes[1].

En Belgique, Cambio[2] est l'opérateur principal, il est présent dans 19 villes et comptait plus de 5000 clients en 2008.

Enfin, en Allemagne, il n'existe pas une structure principale mais plusieurs petites structures présentes dans plus de 250 villes et comptant plus de 100.000 utilisateurs en 2007.

Ces expériences dans des pays frontaliers à la France montrent que l'autopartage a la capacité de se développer durablement en France et qu'il peut être viable dans des villes dont le nombre d'habitants est inférieur à 100.000 habitants.

5/ Application dans la Somme

a/ Quelle structure mettre en place ?

Actuellement, les structures d'autopartage présentes en France ont des statuts juridiques différents : Société Coopérative d'Intérêt Collectif, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, Société d'Economie Mixte, Association, Société Anonyme, Société à Responsabilité Limitée et Société par Action Simplifiée. Ces structures sont issues d'initiatives privées ou publiques

Si la personne publique souhaite être à l'initiative de la création d'un service d'autopartage, cela doit se faire par le biais de la création d'un Service Public Industriel et Commercial, sous réserve de répondre à un intérêt local et doit être justifiée par la carence ou l'insuffisance de l'initiative privée[3]. L'activité d'autopartage peut alors être gérée soit directement en régie par la collectivité, soit dans le cadre d'une délégation de service public, soit dans le cadre d'un marché public.

Quelle que soit la structure choisie, l'unicité de cette structure à l'échelle de la Somme semble présenter certains avantages. En effet, l'étude Rhin Autopartage a montré que l'émergence de structures d'autopartage dans des villes de moindre importance n'est viable que si elles sont mises en place par une structure existante dans une ville de plus de 100.000 habitants.

[1] www.mobility.ch
[2] www.cambio.be
[3] Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport, Certu, 2006

b/ Quel scénario pour la mise en place d'un système d'autopartage à l'échelle de la Somme ?

Le scénario suivant présente un exemple de mise en place d'un système d'autopartage à l'échelle de la Somme, il se divise en trois étapes successives.

i/ Première étape

Lors de cette première étape, le rôle du syndicat mixte de transport pourrait être la mise en place d'une structure d'autopartage permettant ainsi de développer l'autopartage dans la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole puis dans la Communauté de Communes d'Abbeville avec la création de stations d'autopartage au niveau des gares ainsi que des pôles d'échanges. Ces véhicules pourront être utilisés pour des trajets en boucle, et non pour des trajets de station à station, le coût de ce dernier système étant trop important à cause des systèmes de rotation pour répartir le parc de véhicules.

La mise en place d'une structure commune à Amiens Métropole et à la Communauté de Communes d'Abbeville permet de mutualiser certains coûts et de faire émerger une structure conséquente. Une structure importante pourra aussi servir d'appui aux autres collectivités territoriales souhaitant développer de l'autopartage dans la Somme.

Concernant le coût d'un tel projet, le service d'autopartage peut se révéler rentable et s'autogérer financièrement après quelques années. Néanmoins, pour faciliter sa création, il peut avoir besoin d'un financement public et d'aides des collectivités portant notamment sur la mise à disposition de places de stationnement pour les véhicules partagés. Le syndicat mixte de la Somme pourrait ainsi être mis à contribution tout comme les autres collectivités. Un surcoût pourrait apparaître si certaines collectivités décidaient de financer une tarification sociale. Actuellement, il existe un flou juridique sur la possibilité d'instaurer une telle tarification.

Enfin, l'adhésion au réseau France Autopartage pourrait permettre de mutualiser à nouveau certains coûts mais aussi de permettre aux usagers de pouvoir utiliser les véhicules partagés des autres villes adhérentes au réseau.

ii/ Deuxième étape

Une fois que la structure mise en place dans la première étape sera rentable, l'augmentation du nombre de véhicules partagés ainsi que du nombre de stations d'autopartage au sein des deux collectivités d'Amiens Métropole et de la Communauté de Communes d'Abbeville pourra être envisagée. Cette augmentation permettra de toucher davantage de population et de diminuer la distance séparant chaque habitant d'une station d'autopartage.

iii/ Troisième étape

Enfin, une extension aux autres villes de la Somme pourrait être envisagée si des études de marché estiment qu'une telle extension est viable. Actuellement, la mise en place de stations d'autopartage dans des villes dont la population est inférieure à 10.000 habitants est encore à l'état de projet en France. Néanmoins, l'expérience suisse nous montre que ce type d'implantation peut être rentable. Ces véhicules d'autopartage permettront d'augmenter la mobilité de ces habitants lorsque l'offre de transport en commun est insuffisante.

Ces trois étapes sont jugées selon les critères suivants :

- **Temps de mise en œuvre des différentes étapes**. Plus le temps nécessaire à la mise en œuvre d'une étape sera faible, plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Taille de la population pouvant être touchée**. Plus la taille de la population pouvant être touchée par une étape sera importante, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Coût pour la collectivité**. Plus le coût pour la mise en place d'une étape sera faible, plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Innovation en matière de transport**. Plus l'étape sera innovante et plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.

J. FICHE ACTION – L'AUTOPARTAGE

1/ Définition

L'article 19 du projet de loi Grenelle 2 définit l'autopartage comme suit : L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur, pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. C'est donc faire de la voiture un service et non plus un bien.

L'autopartage présente de nombreux avantages pour les usagers et pour les collectivités : Tout en facilitant la mobilité des personnes, il permet, en général, une utilisation plus raisonnée de ce mode de transport.

L'autopartage pourrait alors être un sujet de réflexion pour le syndicat mixte de transport ainsi que pour les quatre AOT de la Somme.

2/ Quel scénario pour la mise en place d'un système d'autopartage à l'échelle de la Somme ?

Le scénario suivant présente un exemple de mise en place d'un système d'autopartage à l'échelle de la Somme, il se divise en trois étapes successives.

Première étape

Lors de cette première étape, le rôle du syndicat mixte de transport pourrait être la mise en place d'une structure d'autopartage permettant ainsi de développer l'autopartage dans la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole puis dans la Communauté de Communes d'Abbeville avec la création de stations d'autopartage au niveau des gares ainsi que des pôles d'échanges. Ces véhicules pourront être utilisés pour des trajets en boucle (c'est à dire que l'usager devra déposer le véhicule dans la station où il l'a pris), et non pour des trajets de station à station, le coût de ce dernier système étant trop important à cause des systèmes de rotation pour répartir le parc de véhicules.

La mise en place d'une structure commune à Amiens Métropole et à la Communauté de Communes d'Abbeville permet de mutualiser certains coûts et de faire émerger une structure conséquente. Une structure importante pourra aussi servir d'appui aux autres collectivités territoriales souhaitant développer de l'autopartage dans la Somme.

Concernant le coût d'un tel projet, le service d'autopartage peut se révéler rentable et s'autogérer financièrement après quelques années. Néanmoins, pour faciliter sa création, il peut avoir besoin d'un financement public et d'aides des collectivités portant notamment sur la mise à disposition de places de stationnement pour les véhicules partagés. Le syndicat mixte de la Somme pourrait ainsi être mis à contribution tout comme les autres collectivités. Un surcoût pourrait se développer si certaines collectivités décidaient de financer une tarification sociale. Actuellement, il existe un flou juridique sur la possibilité d'instaurer une telle tarification.

Enfin, l'adhésion au réseau France Autopartage pourrait permettre de mutualiser à nouveau certains coûts mais aussi de permettre aux usagers de pouvoir utiliser les véhicules partagés des autres villes adhérentes au réseau.

Deuxième étape

Une fois que la structure mise en place dans la première étape sera rentable, l'augmentation du nombre de véhicules partagés ainsi que du nombre de stations d'autopartage au sein des deux collectivités d'Amiens Métropole et de la Communauté de Communes d'Abbeville pourra être envisagée. Cette augmentation permettra de toucher davantage de population et de diminuer la distance séparant chaque habitant d'une station d'autopartage.

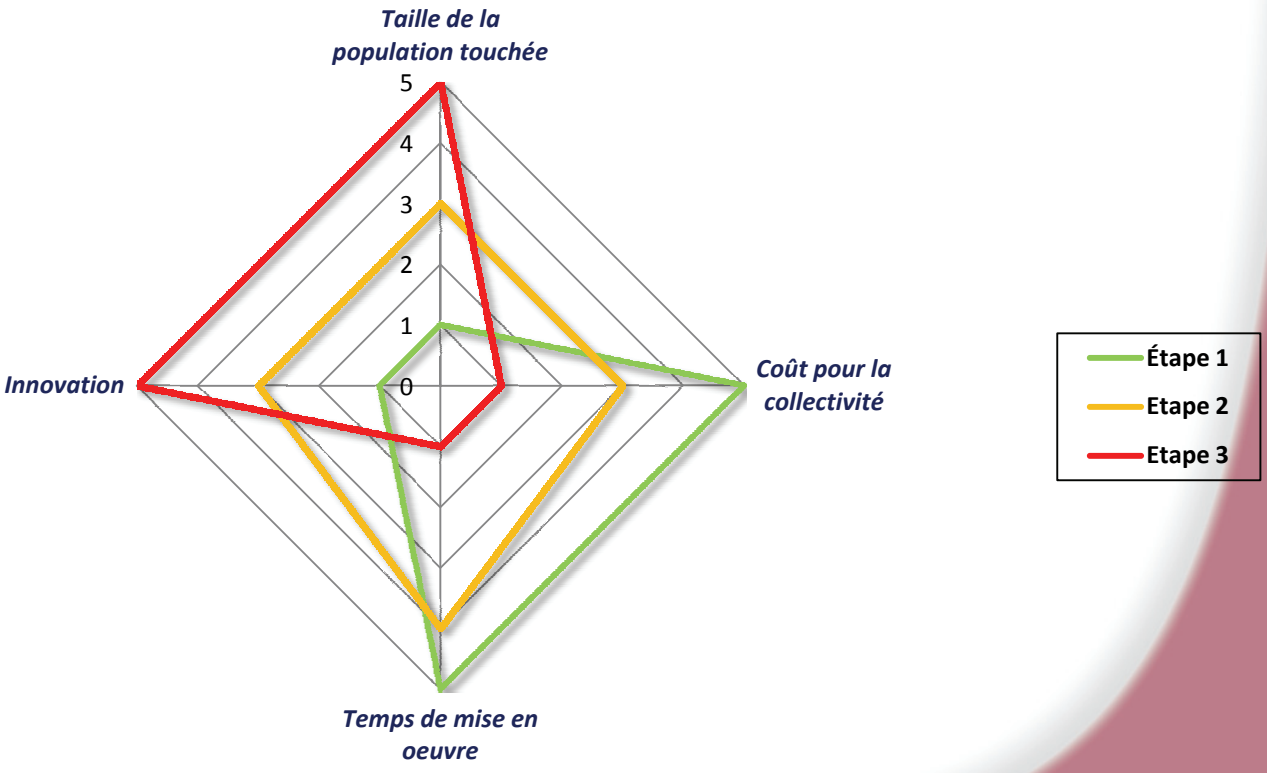
Troisième étape

Enfin, une extension aux autres villes de la Somme pourrait être envisagée si des études de marché estiment qu'une telle extension est viable. Actuellement, la mise en place de stations d'autopartage dans des villes dont la population est inférieure à 10.000 habitants est encore à l'état de projet en France. Néanmoins, l'expérience suisse nous montre que ce type d'implantation peut être rentable. Ces véhicules d'autopartage permettront d'augmenter la mobilité de ces habitants lorsque l'offre de transport en commun est insuffisante.

3/ Les critères retenus pour évaluer les étapes du scénario

Ces trois étapes sont jugées selon les critères suivants :

- **Temps de mise en œuvre des différentes étapes**. Plus le temps nécessaire à la mise en œuvre d'une étape sera faible, plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Taille de la population pouvant être touchée**. Plus la taille de la population pouvant être touchée par une étape sera importante, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Coût pour la collectivité**. Plus le coût pour la mise en place d'une étape sera faible, plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Innovation en matière de Transport**. Plus l'étape sera innovante et plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.



K. PROJET 6 - LE VELO

Depuis la Seconde Guerre Mondiale et jusqu'à il y a encore quelques années, la politique affichée par les gouvernements successifs en matière de mobilité s'est traduite par le développement de la voiture individuelle. Mais aujourd'hui, cette politique change. En effet, un nouveau discours se met petit à petit en place, afin de répondre notamment aux problèmes de pollution (autour du concept du développement durable), mais également aux problèmes de santé liés au manque d'exercice physique.

Bien qu'il ne puisse prétendre à lui seul répondre à ces problématiques, le vélo apparaît comme un moyen de transport alternatif à la voiture, notamment en milieu urbain. « La pratique du vélo en ville réduit souvent le temps de parcours, notamment le temps perdu en recherche de stationnement, est peu onéreuse, bénéfique pour la santé et répond aux préoccupations du Grenelle de l'environnement », peut-on lire sur le site internet du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM), signe que la politique actuelle en matière de déplacement ne met pas le vélo de côté.

Mais malgré une troisième position derrière les Pays-Bas et l'Allemagne avec cinq vélos pour cent habitants, la France ne peut prétendre à cette même place en ce qui concerne l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Encore aujourd'hui, ce dernier est vu comme un moyen de faire du sport, avant d'être un moyen de déplacements quotidiens.

Qui plus est, s'il se développe dans les milieux urbains, le vélo reste un moyen de transport très limité dans les milieux ruraux et même périurbains, notamment à cause des distances moyennes à parcourir plus longues lorsqu'il s'agit de se déplacer pour son travail et/ou ses loisirs.

Comme nous l'avons vu, la Somme étant un Département à dominante rurale, la promotion du vélo sur l'ensemble de son territoire peut sembler quelque peu extravagante aujourd'hui, mais dans les années à venir, il n'y a nul doute qu'elle fera partie du quotidien de chacun.

C'est dans cette optique que le syndicat mixte pourrait dès maintenant prendre en compte le développement du vélo dans ses actions. Ainsi, avant de proposer différents scénarios comme dans les précédentes actions développées, nous allons voir quels sont les moyens existants afin d'inciter les citoyens à (ré)utiliser ce mode de transport.

1/ Comment encourager l'utilisation du vélo ?

a/ Les Véloroutes et Voies Vertes (VVV)

i/ Définitions

« Une véloroute est **un itinéraire cyclable** de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé. »[1]

« La voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (code de la route). Elle est accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les rollers… l'utilisent pour le loisir, le tourisme et les déplacements quotidiens. »[2]

[1] Site internet du MEEDDM
[2] Site internet du MEEDDM

Véloroutes et voies vertes sont très liées, leur différence résidant dans le fait que les voies vertes sont ouvertes à tout public (piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite, cavaliers…) ; les véloroutes, elles, empruntent parfois des routes à faible circulation motorisée, ce qui les rend accessibles aux marcheurs et aux cyclistes. Finalement, les voies vertes sont aménagées en site propre, ce qui n'est pas forcément le cas des véloroutes (notamment lors de traversées en milieu urbain), et peuvent être intégrées à l'itinéraire d'une véloroute.

ii/ Enjeux

De par leur facilité d'accès (pentes, faibles ou nulles, permettent leur utilisation par tous les types d'usagers, y compris les personnes à mobilité réduite), leur sécurité (grâce à leur séparation physique par rapport aux voies carrossables et à l'aménagement approprié des croisements, pour les voies vertes) et la continuité des tracés avec des solutions alternatives en cas d'obstacles, les VVV sont de véritables « autoroutes » pour vélos.

En 1998, un Schéma National Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) a été adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire. Révisé en mai 2010, le SN3V prévoyait en 1998 la réalisation d'un réseau structurant de 7000 à 9000 km[1]. Les objectifs de ce schéma sont les suivants :

- Créer des emplois permanents dans les domaines des services, du tourisme, des loisirs et de l'aménagement
- Participer à la revitalisation rurale
- Relier les villes de toutes les Régions
- Renforcer l'attractivité touristique des Régions
- Favoriser le développement des modes de déplacements non polluants

En 2001, une circulaire interministérielle a créé la Mission Nationales des Véloroutes et Voies Vertes (MN3V). Son rôle principal est d'assurer la mise en œuvre du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes en associant nombre d'acteurs que sont les villes, les Départements, les Régions et les autres partenaires de l'Etat.

Les VVV permettent donc, outre l'utilisation de modes de déplacements non polluants, de revitaliser les zones rurales qu'elles traversent, mais également les quartiers des villes eux aussi traversés. Elles permettent également la création de nouveaux emplois, notamment dans les relais présents le long des itinéraires, ainsi qu'une sensibilisation à la nature, à travers des panneaux d'informations. Enfin, grâce à une requalification des infrastructures existantes (voies ferrées désaffectées, chemins de services le long de canaux et rivières, voies cyclables existantes...), la réalisation de VVV n'induit généralement pas de consommation de terres supplémentaires.

Afin de rendre solvable ce projet de développement des VVV, il est nécessaire de rassembler tous les acteurs, notamment les Départements et les Régions, et de sensibiliser la population localement. C'est pourquoi, le MEEDDM soutient l'Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), qui est chargée de promouvoir le réseau véloroutes et voies vertes, aussi bien nationalement que localement grâce à son réseau structuré d'associations Délégations Régionales (DR) et Relais Locaux (RL).

[1] En annexe 19a sont présentés les objectifs de ce schéma et la carte du réseau structurant

Grâce à toutes ces actions, on peut s'attendre à ce que les VVV deviennent, en plus de lieux de balade et de détente pour les touristes et pour les habitants, comme tel est majoritairement le cas aujourd'hui, des moyens rapides et sécurisés pour accéder à son lieu de travail et de loisir, aux établissements d'enseignement ou aux zones commerciales, sans utiliser sa voiture.

Un développement à l'échelle de l'Europe est même prévu puisque lors de l'élaboration du réseau en 1998, une continuité avec les réseaux européens a été pensée.

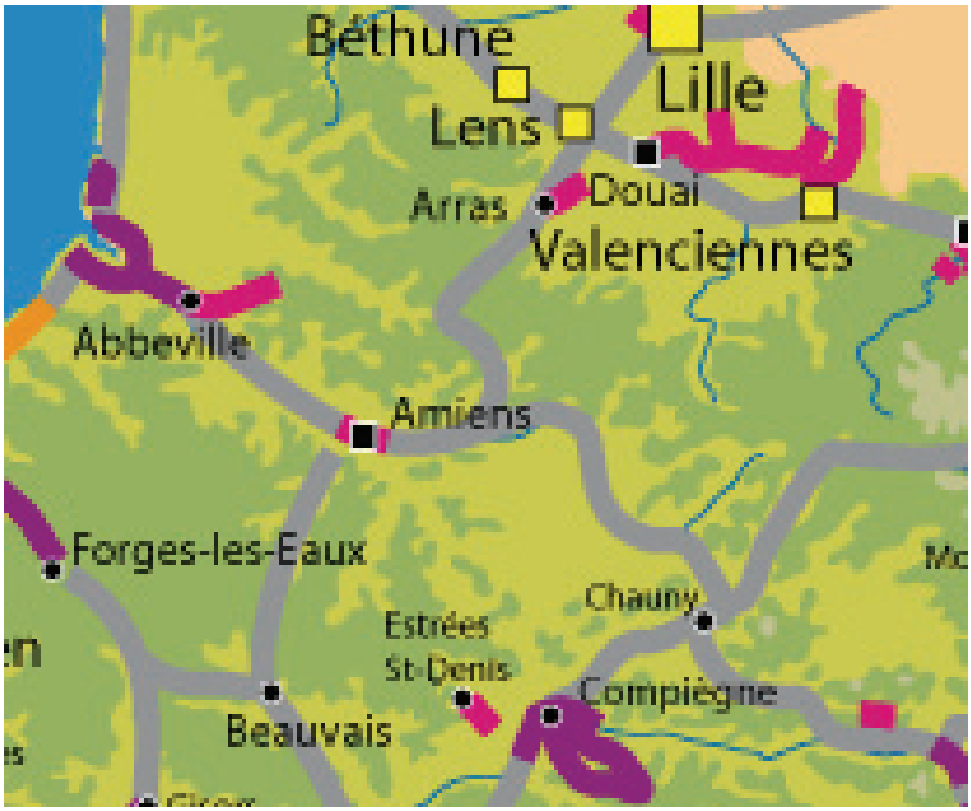
iii/ Les VVV dans le Département de la Somme

Dans la Somme, les VVV sont principalement développées sur la partie Ouest du Département, autour de la Baie de Somme. Plus précisément, il n'y a « que » des voies vertes dans la Somme, au nombre de quatre. Elles sont listées dans le tableau ci-dessous :

Nom	Localisation	Longueur	Marche	Vélo	Roller	Accès facile aux PMR	Equitation
La Traverse du Ponthieu	D'Abbeville à Bernâtre	23 km	Oui	Oui	Non	Non	Oui
Piste cyclable de la Baie de Somme	De Saint-Firmin (Le Crotoy) à Le Hourdel (Cayeux-sur-Mer)	24 km	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
Voie verte piste cyclable du canal de la Somme	De St Valéry-sur-Somme à Abbeville	15 km	Oui	Oui	Non	Non	Non
Voie verte de Quend-Plage au Parc de Marquenterre	De Quend-Plage au Parc de Marquenterre	12 km	Oui	Oui	Oui	Oui	Non

Liste des voies vertes de la Somme - Source: site internet de AF3V - Réalisation: stagiaires Polytech'Tours

Ci-dessous la carte des voies vertes dans le Nord de la France (en gris, les projets de VVV) :



Source: site internet de AF3V

b/ Les aménagements cyclables

Pour faciliter les déplacements à vélo et inciter au transfert modal de la voiture vers la bicyclette, il est nécessaire d'offrir à la population des aménagements cyclables de qualité.

La loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) de 1996 stipule même dans son article 20, codifié à l'article L228-2 du Code de l'Environnement, que : *« A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*.

Si cette loi oblige la prise en compte d'aménagements cyclables en ce qui concerne la voirie urbaine, les voies rurales ne sont pas encore soumises à une telle « contrainte », signe qu'il reste beaucoup d'avancées possibles en matière de développement du vélo.

i/ La piste et la bande cyclable[1]

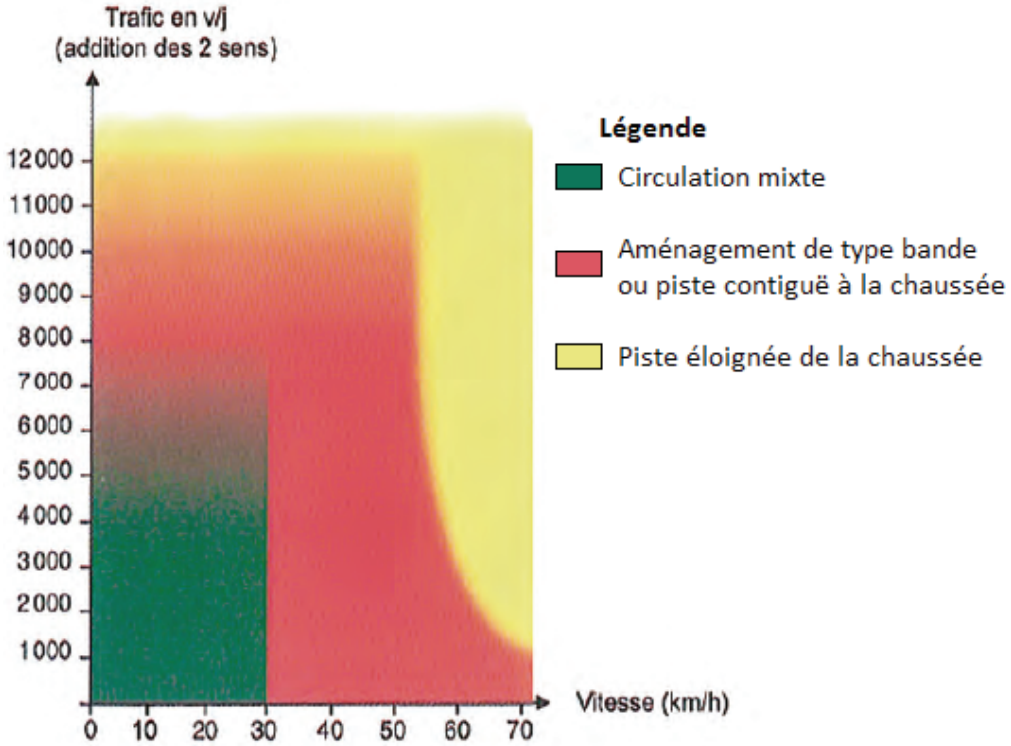
Une piste cyclable est une chaussée séparée de la voie de circulation des véhicules motorisés, exclusivement réservée aux cyclistes. La piste peut être contiguë ou à l'écart de la chaussée principale, suivant la vitesse maximale autorisée sur cette dernière et la place disponible pour l'aménagement. La piste cyclable induit généralement un sentiment de sécurité important pour le cycliste, de par sa séparation avec la chaussée principale. Mais il s'agit là d'un point controversé. En effet, le côté négatif de cette séparation est le manque de vigilance de la part des cyclistes mais également des automobilistes. Au niveau des points sensibles (intersections, accès, extrémités), il est

[1] Voir fiches n°2 et n°7 de la « fiche vélo » du CERTU, disponibles en **annexe 19b**

donc important de réaliser des aménagements rigoureux afin de prévenir le cycliste et l'automobiliste du danger lorsque le vélo se réinsère dans la circulation générale.

Une bande cyclable est, selon le code de la route, une « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ». A la différence de la piste, la bande cyclable n'induit pas ce sentiment de sécurité excessif. Elle permet de capter toute l'attention du cycliste, de modérer la vitesse des véhicules motorisés, et de placer le cycliste davantage dans le champ de vision de l'automobiliste. L'inconvénient majeur de la bande cyclable est, outre la différence de vitesse de pointe entre cyclistes et véhicules motorisés, le risque de stationnement « sauvage » sur la bande, augmentant ainsi le risque d'accident lorsque le vélo se déporte sur la chaussée principale.

Ci-dessous est présenté un schéma d'aide au choix d'un aménagement issu des expérimentations françaises et recommandé par le CERTU.



Source: fiche n°1, les schémas cyclables, de la "fiche vélo" du CERTU[1]

ii/ Le sas cyclable, ou sas vélo[2]

Intégré au code de la route en 1998, le sas cyclable (ou sas à vélo) est un espace réservé aux cyclistes, situé entre la ligne d'arrêt des véhicules à un feu de signalisation et un passage piéton.

Le sas à vélo permet aux cyclistes, lorsque le feu est rouge, de se positionner devant les voitures afin, notamment, de tourner à gauche en toute sécurité. Le cycliste est alors mieux vu, il voit mieux, il peut démarrer avant les véhicules qui sont derrière lui, et ne respire pas les gaz d'échappement au démarrage.

Par ailleurs, le sas cyclable ne demande pas un aménagement conséquent, puisqu'il « suffit » d'un marquage au sol avec des lignes blanches, d'où une certaine facilité pour équiper une

[1] La fiche n°1 de la « fiche vélo » du CERTU est disponible en **annexe 19c**
[2] Voir la fiche n°11 de la « fiche vélo » du CERTU, disponible en **annexe 19d**

agglomération. Toutefois, il est toujours préférable qu'un sas vélo soit précédé d'une bande cyclable, afin d'acheminer le cycliste avec le plus de sécurité possible.

iii/ Double-sens cyclable, sens interdit sauf vélo ou SUL (Sens Unique Limité)[1]

Un double-sens cyclable (ou sens interdit sauf vélo, ou encore sens unique limité) est un sens interdit pour les véhicules motorisés mais ouvert à la circulation dans les deux sens pour le vélo.

Le double-sens cyclable permet aux cyclistes d'éviter des détours, parfois sur des axes chargés et risqués. Ce dispositif est peu dangereux, du fait de la bonne visibilité entre automobilistes et cyclistes qui se croisent.

Le principal inconvénient d'un tel aménagement concerne la sortie des garages et les croisements. Les automobilistes ne s'attendent pas à ce qu'un cycliste puisse arriver à contre-sens, d'où un manque d'attention de leur part. Afin de compenser cet inconvénient, il convient de mettre en place un système d'information adapté (avec signalisations verticales et horizontales).



Panneaux d'entrée (à gauche) et de sortie (à droite) de SUL

Source: http://www.fubicy.org/spip.php?article65



Panneaux au niveau d'une intersection

Source: http://www.fubicy.org/spip.php?article65

Le décret du 30 juillet 2008 introduit dans le Code de la route la généralisation des double sens cyclables en Zone 30. Dans les Zones 30, les rues à sens unique voiture seront autorisées à double sens aux vélos, sauf disposition contraire (arrêté municipal).

iv/ Les parcs à vélos

Les parcs à vélo sont des stationnements exclusivement réservés aux vélos sur la voie publique. Tout comme le stationnement semble « naturel » lorsque l'on évoque la voiture, la prise en compte des parcs à vélos est primordiale afin d'inciter l'utilisation de la bicyclette.

Il s'agit ici de donner la possibilité aux cyclistes de garer leur vélo au plus près de leur destination, en toute sécurité. Ainsi, pour des arrêts dits « de courte durée » (au plus quelques heures dans la journée), les arceaux semblent plus adaptés. Ces derniers seront d'autant plus utilisés s'ils sont placés à la vue de tout le monde, sans gêner les piétons et les personnes à mobilité réduite. Pour des arrêts dits « de longue durée », des box permettent de sécuriser le stationnement du vélo. Mais le coût d'un tel aménagement ne doit pas être reporté vers l'utilisateur (ou de façon minime), sous peine de voir ce dernier délaisser le stationnement en question. Dans certains cas, les parcs à

[1] Voir fiche n°6 de la « fiche vélo » du CERTU, disponible en **annexe 19e**

vélos peuvent être gardés ou surveillés. Il apparaît ici plus légitime que le stationnement soit payant, avec des services possibles, tels que des petites réparations, l'entretien courant...

Que l'on opte pour les arceaux ou d'autres supports physiques, le choix de l'emplacement des parcs à vélos est fondamental afin de satisfaire le plus possible la population. Il convient de mettre en place les stationnements au plus près des pôles générateurs de déplacements (équipements publics, commerces, écoles,...) et des pôles multimodaux (gares, arrêts de bus les plus importants,...), avec pour chaque lieu des supports adaptés.

Tous les aménagements que nous venons de voir, et la liste n'est pas exhaustive, sont d'autant plus efficaces s'ils sont intégrés à un schéma cyclable. Ce dernier est un outil de programmation et de planification des différentes actions qu'une collectivité souhaite mettre en place dans la politique de développement du vélo qu'elle mène. Intégré au PDU (Plan de Déplacement Urbain) lorsque celui-ci existe, le schéma cyclable tend à devenir un outil incontournable, notamment pour les plus grosses collectivités, en faveur du développement du vélo.

En plus des aménagements cyclables, certaines collectivités offrent des services supplémentaires aux cyclistes, réalisés soit en régie, soit par l'intermédiaire d'entreprises privées ou encore d'associations.

c/ Les autres services

i/ Le vélopartage, ou vélos en libre-service

Le vélopartage (ou vélos en libre-service) consiste à partager une flotte de vélos pour plusieurs usagers. Ces vélos sont disponibles, gratuitement ou non, au niveau de stationnements prévus à cet effet. L'usager prend le vélo d'une station, effectue son trajet, et le redépose dans une autre station. Ce service permet donc d'effectuer des déplacements de proximité, principalement en milieux urbains.

Du côté de l'usager, le vélopartage permet de lever le problème du stationnement à domicile, de la maintenance de son vélo personnel et du vol. De plus, même si le service est payant, le plus souvent, les premières minutes d'utilisation sont gratuites. La plupart des trajets en ville étant inférieurs à trois kilomètres, ce qui équivaut à environ un quart d'heure de vélo, le coût du service est donc quasi nul pour l'usager dans de nombreux cas.

En revanche, du côté de la collectivité, le coût à supporter pour la mise en place d'un tel service n'est pas négligeable. En France, le vélopartage peut sembler viable puisque dans de nombreux cas le service est assuré par une entreprise privée spécialisée dans l'affichage publicitaire (JCDécaux, Clear Channel,...), en contrepartie d'un contrat lui permettant l'affichage de publicités dans différents points de l'agglomération. Le coût supporté par la collectivité est alors très faible. Cependant, ce que cette dernière gagne en déléguant le service, elle le perd par le manque à gagner en ce qui concerne le droit à l'affichage publicitaire. Le vélo en libre-service devenant petit à petit un service public de transport à part entière, certaines villes optent pour l'appel d'offre plutôt que le contrat publicitaire.

Une étude du Commissariat général au développement durable sortie en mai 2010[1] montre que le bilan financier des systèmes de vélos en libre-service est globalement équilibré. Mais ceci ne signifie pas que le système est viable, car ce sont principalement les utilisateurs qui bénéficient des avantages tirés du vélopartage, et non les collectivités.

Malgré ses nombreux avantages, le vélo en libre-service a parfois des difficultés pour se développer. Le principal frein à son utilisation est la qualité des vélos : souvent lourds, ils sont peu adaptés aux nouveaux cyclistes, aux enfants et aux personnes âgées.

En Europe, il existe des solutions génériques aux vélos en libre-service. La plus répandue est le système « call a bike ». Ce système consiste à louer un vélo en appelant le numéro inscrit sur celui-ci. Les vélos ne sont pas disposés dans des stations, mais répartis dans la ville. Chaque vélo dispose d'un cadenas (indiquant sa disponibilité par un voyant lumineux), déverrouillable grâce au code donné par téléphone. Après utilisation, le vélo peut être laissé à n'importe quel carrefour dans la zone-centre de la ville; et après verrouillage du cadenas, l'utilisateur informe du nouvel emplacement du vélo par un appel auprès du service.

Dans le Département de la Somme, la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole a mis en place un système de vélopartage appelé « Velam ». 313 vélos et 26 stations ont été installés afin de faciliter les déplacements en centre-ville[2].

ii/ Les associations

Différentes associations de cyclistes urbains se sont constituées un peu partout, afin de promouvoir et de développer cette pratique. Ainsi, par exemple, la fédération des usagers de la bicyclette (Fubicy) est une fédération d'associations nationales ou locales. Elles agissent généralement comme relais entre les cyclistes et les collectivités locales, et mènent ou impulsent des actions de communication vers le grand public. Elles peuvent aussi mener des actions de terrain comme des ramassages scolaires à vélo, des écoles de conduite, des ateliers de maintenance ou de marquage des vélos.

Sur Amiens, une association de promotion du vélo comme moyen de transport urbain existe : « Vélo service »[3] (Cf. Quatrième partie, III, D, 4). Cette association fait partie de la fédération Fubicy. « Vélo service » milite pour le « développement des déplacements à bicyclette » et « pour un partage de la voirie plus favorable aux cyclistes ». Différentes actions sont menées dans ce sens :

- Location de vélo (parc de 300 vélos)
- Gardiennage de vélos sur différents sites stratégiques
- Petites réparations de vélos de particulier
- VELO-ECOLE
- Interventions scolaires
- Mise en place de journées de « Contrôles Techniques » des vélos GRATUITS
- ...

[1] Disponible en **annexe 19f**
[2] Le plan des stations Vélam est disponible en **annexe 19g**
[3] La plaquette de l'association est disponible en **annexe 19h**

Face à son succès, l'association envisage de développer son réseau de vélos en location.

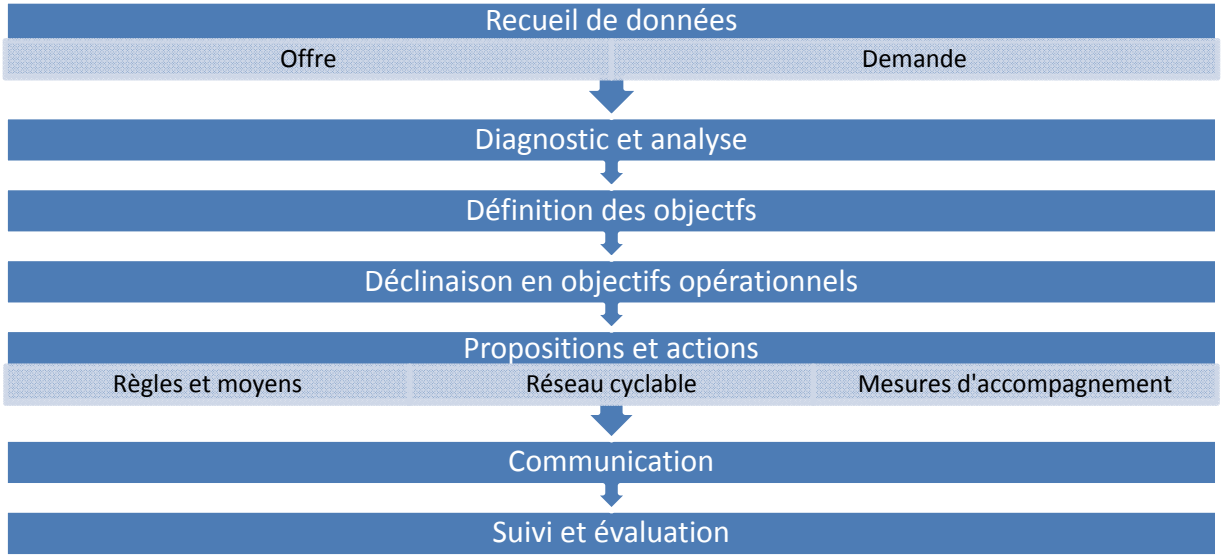
2/ Ce qu'il ne faut pas oublier

a/ Les études préalables

Pour tout projet d'aménagement, il est nécessaire de réaliser des études préalables, avec des contacts auprès de la population. Ceci est particulièrement vrai pour les projets autour du développement du vélo. En France, la politique du vélo est encore jeune, d'où un manque de recul vis-à-vis des actions menées. De plus, des disparités entre les Régions et les Départements, émanent des besoins différents, notamment entre les milieux urbains et ruraux. Pour ces derniers, il n'existe d'ailleurs que peu de solutions actuellement pour inciter à l'utilisation de la bicyclette.

Ainsi, le CERTU précise dans sa fiche sur « les schémas cyclables »[1], que « l'observation des comportements (cyclistes et autres usagers), complétée d'enquêtes auprès des cyclistes et d'entretiens avec les acteurs locaux (collectivités, régie des transports, associations), permet de recueillir des informations sur les pratiques et les difficultés rencontrées par les cyclistes liées au fonctionnement et à l'utilisation des différents aménagements (carrefours, pistes, bandes, stationnement,...). Elle permet ensuite de préciser les demandes des usagers (enrichies par les enquêtes), en particulier celles émanant des associations de cyclistes et d'habitants, des scolaires et de leurs parents ».

Finalement, le cheminement de mise en œuvre d'un schéma cyclable, proposé par le CERTU, résume parfaitement la façon de procéder :



Source: fiche "les schémas cyclables" du CERTU - Réalisation: stagiaires Polytech'Tours

Un point essentiel dans le schéma proposé précédemment est la communication. Dès le début du projet, et encore bien après, la communication et la sensibilisation sont primordiales afin d'inciter à l'utilisation du vélo. Dans sa « charte de développement de l'usage du vélo »[2], le Grand Lyon donne des précisions quant aux moyens qu'il faut mettre en œuvre afin de « sensibiliser pour susciter l'envie de prendre son vélo » : communiquer sur les aménagements mis en œuvre, sensibiliser les élèves dans les écoles, réaliser des campagnes d'affichage pour les automobilistes,...

[1] Voir **annexe 19c**
[2] Disponible en **annexe 19i**

Ce n'est que grâce à une bonne communication que cyclistes et automobilistes pourront se satisfaire des aménagements proposés.

b/ Rendre l'usage de la voiture difficile

En milieu urbain, l'usage du vélo ne peut être incité que si, parallèlement aux aménagements possibles vus auparavant, l'utilisation de la voiture est rendue plus difficile.

Afin de faire évoluer les mentalités, une mesure efficace est l'incitation financière. Dans ce cas, il s'agit d'augmenter les stationnements payants au centre-ville. L'idée est d'inciter les citoyens désireux de se rendre en ville à laisser leur véhicule à l'entrée de l'agglomération (sur des parkings relais par exemple), puis d'utiliser un autre moyen de transport, tel que le bus ou le vélo.

Une mesure un peu plus « draconienne » pourrait être la surpression de stationnements, ou plutôt le remplacement de places de voiture par des parcs à vélos : une place de voiture correspond environ à dix places de vélos.

Certaines villes vont même jusqu'à supprimer des voies de circulation automobile, afin de les remplacer par des pistes ou des bandes cyclables.

Une action à l'échelle nationale afin de diminuer l'utilisation de la voiture pourrait être l'augmentation du prix de l'essence. Le vélo aurait alors toute sa place comme moyen de transport de substitution.

c/ Le coût d'une politique vélo

Il est impossible de généraliser le coût d'une politique d'incitation à l'usage du vélo, tout dépend des services mis en place.

Voici cependant quelques idées de coûts de différents aménagements :

- 1 kilomètre de piste cyclable le long d'une départementale ou d'une nationale : environ 500.000 euros
- Un arceau pour le stationnement : environ 150 euros

Nous venons de le voir, il existe différents moyens afin d'inciter à l'utilisation du vélo. Ces moyens se développent petit à petit dans les milieux urbains, mais très peu dans les milieux ruraux. En effet, les mentalités commencent à évoluer, mais cela est d'autant plus dur que les distances aux villes augmentent. Le Département de la Somme étant fortement rural, cela justifie le fait que seules les deux agglomérations, Amiens et Abbeville, et la Baie de Somme (pour le côté touristique) mènent actuellement une politique autour du vélo. Les coûts importants pour les collectivités sont un frein au développement des infrastructures, mais la mise en place de schémas cyclables (urbains, ou même départementaux) permet de mieux cibler les besoins pour ensuite développer une politique efficace. Ainsi, le SIMSOM pourrait aider à la création d'un schéma cyclable départemental, puis mener les actions alors définies.

L. FICHE ACTION - VELO

Le SIMSOM ayant, même au maximum, des moyens financiers limités, les actions en faveur du vélo ne semblent pas prioritaires face à celles présentées auparavant. Néanmoins, les enjeux en matière de vélo tendent à prendre une place importante dans le domaine des transports, d'où leur prise en compte dès à présent dans les projets que le syndicat mixte pourrait mener. Ce dernier est susceptible d'évoluer, avec des moyens éventuellement accrus, ce qui le placerait en première ligne pour agir au profit du développement de la bicyclette.

1/ Présentation des scénarios

Scénario 1 : des subventions

Le syndicat mixte se positionne ici comme financeur. Si une AOT membre souhaite développer son réseau de voies cyclables, ses équipements, ses services vélo, le syndicat mixte prend à sa charge une partie des coûts. Le SIMSOM ne se prononce donc pas quant à la viabilité du projet de l'AOT. Le principal avantage de ce scénario est la rapidité de mise en œuvre possible, une politique du vélo étant déjà menée sur la partie Ouest du Département et sur la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole.

Scénario 2 : le développement des pôles majeurs

Le syndicat mixte ne fait plus que subventionner, il délibère sur la mise en place d'aménagements en faveur du développement du vélo. Les pôles générateurs de déplacements que sont les gares, les commerces, les écoles, les pôles d'emplois... sont la priorité. Le stationnement (avec des box et/ou des consignes pour le stationnement de longue durée), les pistes et les bandes cyclables, le réagencement de la voirie,... sont des équipements que le syndicat mixte peut mettre en place autour de ces pôles, avec une certaine cohérence de par sa vision globale.

Le milieu urbain, aujourd'hui principal utilisateur du vélo, est au cœur de ces actions ; mais les enjeux futurs se situent au-delà de frontières urbaines.

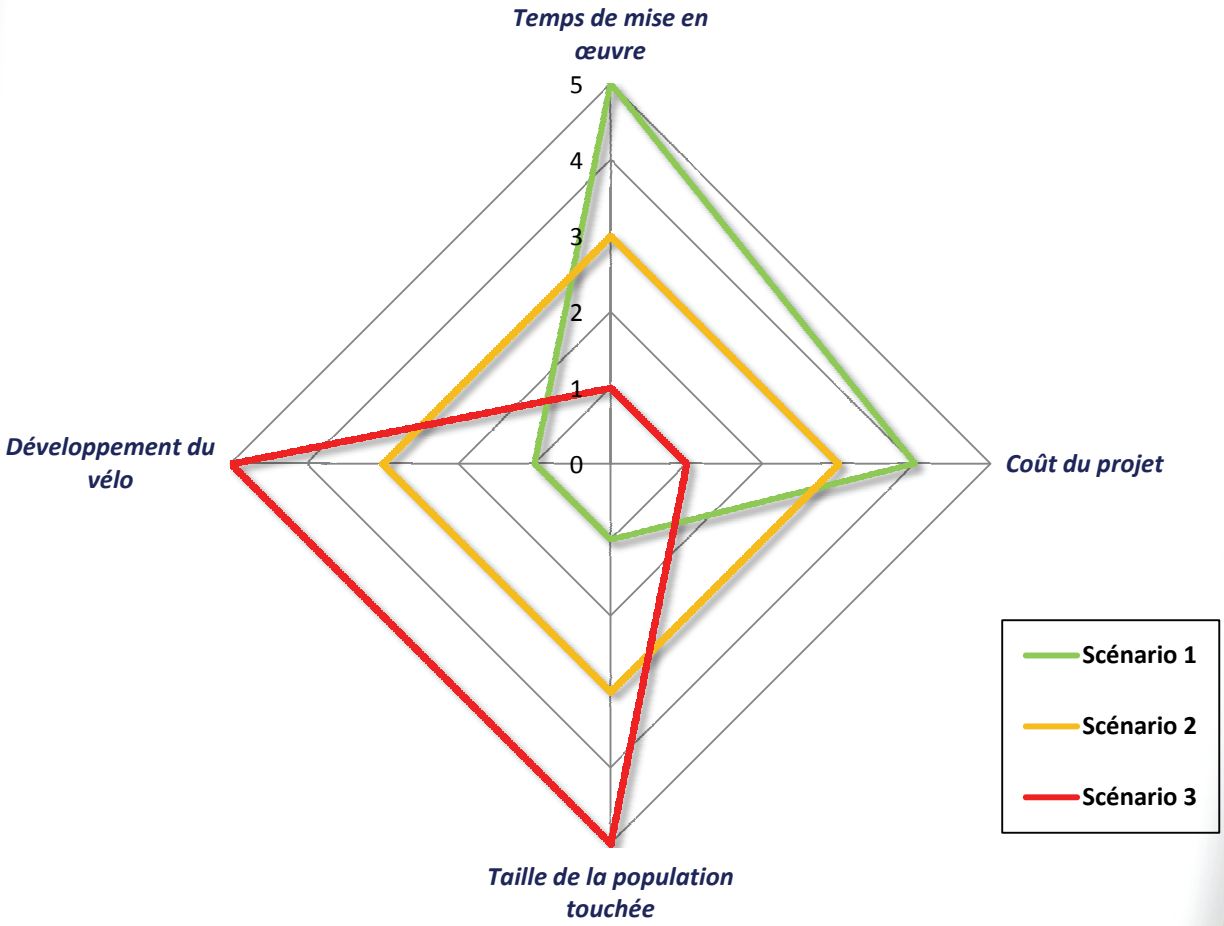
Scénario 3 : un schéma cyclable départemental

Un schéma cyclable départemental est une démarche permettant de concevoir et mettre en œuvre une politique cyclable cohérente à l'échelle d'un Département. C'est un outil de programmation et de planification à long terme des investissements que la collectivité souhaite mettre en place dans sa politique en faveur du développement du vélo.

Le syndicat mixte est probablement le mieux placé pour mener à bien l'élaboration du schéma cyclable à l'échelle de la Somme. Ce dernier permet de prendre en compte non seulement les milieux urbains mais également les milieux ruraux, en développant par la même occasion le tourisme à bicyclette.

2/ Les critères retenus pour évaluer les scénarios

- **Le coût du projet :** plus le coût pour la mise en place d'un scénario sera faible, plus il sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.
- **Temps de mise en œuvre des différentes étapes :** plus le temps nécessaire à la mise en œuvre d'une étape sera faible, plus elle sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Taille de la population pouvant être touchée :** plus la taille de la population pouvant être touchée par une étape sera importante, plus cette étape sera jugée positivement et donc, plus elle aura une note proche de 5.
- **Développement du vélo :** plus un scénario permet le développement de ce mode de transport, plus il sera jugé positivement et donc, plus il aura une note proche de 5.



CONCLUSION

Les dernières décennies ont été marquées par une évolution notable des modes de déplacements. Cela peut en partie s'expliquer par une mutation des modes de vie, en particulier le développement de la périurbanisation, et donc l'allongement des migrations domicile-travail. Les zones urbaines sont quant à elles confrontées à des problématiques de stationnement et de congestion des voies de circulation. De ces difficultés découle une dégradation de la qualité des déplacements urbains en termes de sécurité et de pollution, notamment atmosphérique et sonore.

Par ailleurs, en réaction à la hausse du coût de l'énergie, on constate une évolution des pratiques chez les usagers. Ceux-ci prennent en effet conscience du coût toujours plus important d'un véhicule particulier. Dans ce contexte, les transports en commun proposeraient une alternative partielle mais crédible à l'utilisation de la voiture. Cependant, les lacunes actuelles de certains réseaux de transport, que ce soit en termes de fréquence de passage, de desserte des territoires, d'horaires de fonctionnement, de tarifs, de confort ou encore de coordination intermodale, empêchent parfois de les rendre compétitifs.

Dans cette optique, la loi SRU du 13 décembre 2000 a pour objectif d'améliorer l'usage de multiples réseaux de transport, notamment à travers les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU. L'état des lieux mené sur les syndicats de ce type existant en France permet d'évaluer la pertinence d'une telle structure, notamment dans le cas de son application dans la Somme. Quels que soient le territoire et les compétences auxquels il se réfère, on constate qu'un syndicat mixte peut être un véritable catalyseur de projets de coopération entre les AOT.

Néanmoins, le Syndicat Mixte de Transport SRU n'est ni une solution unique, ni une solution miracle. En effet, d'autres structures juridiques, telles que la coopération contractuelle ou encore la simple association (cf. première partie), offrent parfois des possibilités de coopération tout aussi efficaces. Un tel syndicat permettrait de résoudre une partie des problèmes de transport des AOT, à condition que celles-ci s'investissent totalement dans cette démarche. Dans le meilleur des cas, il serait souhaitable qu'une coopération préexiste à la création d'une structure officielle. Les membres d'un tel syndicat ne doivent pas non plus oublier que toute décision devra être prise d'un commun accord. Les AOT ne devront donc pas voir cette structure comme une simple caisse commune visant à financer leurs propres projets.

Dans le cas où ces conditions seraient réunies, l'étude des réseaux de transport et des AOT de la Somme nous montre que la solution la plus pertinente serait la création d'un Syndicat Mixte départemental, voire régional dans un avenir proche. Celui-ci permettrait ainsi de coordonner les réseaux de transport présents sur le territoire. Les usagers se verraient alors proposer des modes de transport répondant davantage à leurs pratiques et aux nouvelles problématiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie. C'est dans un tel contexte que le Syndicat Mixte de Transport de type SRU révèlera toute sa pertinence.

BIBLIOGRAPHIE

Partie I : La coopération entre Autorités Organisatrices de Transport (AOT)

- **Loi, informations juridiques :**

- www.legifrance.gouv.fr

- www.senat.fr

- **Rapports :**

- La coopération entre Autorités Organisatrices de Transport, CERTU – mai 2006

Partie II : Le cadre règlementaire d'un syndicat mixte de transport SRU

- **Loi, informations juridiques :**

- www.legifrance.gouv.fr

- www.senat.fr

- **Ouvrages :**

- *La création et le fonctionnement d'un syndicat mixte de transport* - Nathalie VINCI – Juin 2006

- **Rapports :**

- La coopération entre Autorités Organisatrices de Transport, CERTU – mai 2006

Partie III : Les Syndicats Mixtes de Transport de type SRU existant actuellement en France

Partie V :Les bases d'un syndcat mixte en Somme

- **Loi, informations juridiques :**

- www.senat.fr : Sénat

- www.secteurpublic.fr : Actualités des décisions publiques

- www.legifrance.gouv.fr : Intégralité des textes de loi du droit français

- www.territorial.fr : Portail des Professionnels Territoriaux

- www.urssaf.fr : Organisme responsable entre autres du prélèvement du VTA

- www.developpement-durable.gouv.fr : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

- **Transports :**

- www.ort-picardie.net : Observatoire Régional des Transports de Picardie

- www.itransports.fr : Informations sur les transports et calculateur d'itinéraire sur toute la France

- www.certu.fr : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

- www.predim.org : Plateforme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale

- www.ademe.fr : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

- www.gart.org : Groupement des Autorités Responsables de Transport

- Les transports en Picardie – Les chiffres clés 2008 – ORT Picardie – Novembre 2009

- La coopération entre autorités organisatrices de transport – La ligne ferrée de l'Est lyonnais – Certu – Mai 2006

- L'année 2008 des transports urbains - GART - 2009

- L'adaptation de l'offre de transport en commun aux territoires vécus – Certu – Septembre 2007

- **Mobilité :**

- Connaissance des problèmes de transport en milieu périurbain en Picardie – ORT Picardie – 2004

- La nouvelle gouvernance de la mobilité dans les Bouches-du-Rhône, nécessaire réponse à la fragmentation institutionnelle métropolitaine – Mémoire de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence – Ludovic Martin – 2008

- **Syndicats Mixtes de Transport de type SRU :**

- La création et le fonctionnement d'un syndicat mixte de transport – Nathalie Vinci – Territorial Editions – 2006

- Les Syndicat Mixtes SRU : cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires – CETE Nord Picardie –Février 2010

- Eléments de réflexion sur le développement de syndicats mixtes SRU en Picardie – CETE Nord Picardie – Juin 2010

- Les Syndicats Mixtes Loi SRU – Cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires – CETE Nord Picardie – 2009

✓ **Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de Charente-Maritime (SYMOD) :**

- www.symod.org : SYMOD

- www.passpartout17.org : Portail des déplacements en Charente-Maritime

- www.charente-maritime.fr : Département Charente-Maritime

- www.poitou-charentes.fr : Région Poitou-Charentes

✓ **Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang-de-Berre (SMITEEB) et Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône :**

- www.bus-de-letang.fr : Réseau des Bus de l'Etang, géré par le SMITEEB

- www.lepilote.com : Portail des déplacements sur le département des Bouches-du-Rhône, rattaché au SMT des Bouches-du-Rhône

- www.cg13.fr : Conseil Général des Bouches-du-Rhône

- www.rtm.fr : Régie des Transports de Marseille

✓ **Syndicat Mixte des Transports en Commun Suburbains de la région de Nancy (SMTS) :**

- www.reseausub.fr : Réseau de transport du Bassin de vie de Nancy

✓ **Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM) :**

- www.antonniere.org : Communauté de Communes de l'Antonnière

- www.setram.fr : Réseau de Transport en commun de Le Mans Métropole

✓ **Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH) :**

- www.herault-transport.fr : Hérault Transport, réseau de transport départemental

- www.montpellier-agglo.com : Transports de l'Agglomération de Montpellier

✓ **Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM) :**

- www.symitam.fr : SYMITAM

- www.cg06.fr : Conseil Général des Alpes-Maritimes

- www.nice.fr : Nice Côte d'Azur

✓ **Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) :**

- www.oise-mobilite.fr : Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

- www.oise.fr : Conseil Général de l'Oise

- www.cr-picardie.fr : Conseil Régional de Picardie

✓ **Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) :**

- www.nordpasdecalais.fr : Région Nord-Pas-de-Calais

- www.transpole.fr : Site des transports en commun de Lille Métropole

- Transports publics et recompositions territoriales dans le Nord-Pas-de-Calais – Cyprien Richer – Mars 2009

✓ **Syndicat Mixte de Transport Le Fil Vert (Hautes-Pyrénées) :**

- www.tarbes-infos.com : Actualité locale sur la région de Tarbes

- www.cg65.fr : Conseil Général des Hautes-Pyrénées

- **Autres Syndicats Mixtes de Transport et réseaux de transport :**

- www.smtc-grenoble.org : Syndicat Mixte des Transports en Commun Agglomération Grenobloise

- www.sytral.fr : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise

- www.smtc90.fr : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

- www.viacites.org : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Caennaise

- www.tisseo.fr : Réseau des Transports en commun de l'agglomération toulousaine

- **Covoiturage :**

- www.covoiturage-oise.fr : Site de covoiturage du SMTCO

- Le covoiturage en France – État des lieux et perspectives - Certu - Octobre 2007

- **Autopartage :**

- L'autopartage et les autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière – Atelier Parisien d'urbanisme – Juin 2008

- L'autopartage en France et en Europe - Etat des lieux et perspectives - Certu - Décembre 2008

- **Transport à la Demande :**

- Systèmes de transports à la demande - Enquête sur les caractéristiques et les modes d'exploitation - Certu - Décembre 2002

- **Vélo :**

- Tour de France des services vélos - Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités - GART - Mai 2009

- Guide technique vélo départemental – Etude menée par le Conseil Général du Morbihan en partenariat avec l'ADEME et la Région Bretagne – Janvier 2010

- Fiche n°01, 02, 06, 07, 11 sur le Vélo, Les Schémas cyclables du CERTU – 2009

- www.developpement-durable.gouv.fr : Site du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

- www.af3v.org : Site de l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes

- www.fubicy.org : Site de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette

- **Calculateurs d'itinéraires :**

- www.itransport.fr : France entière : train, RER, métro, bus, tramway, car

- www.transport-idf.com : Région Ile de France : train, RER, métro, bus, tramway

- www.mobimipy.fr : Région Midi-Pyrénées : train, bus, car, métro

- www.destineo.fr : Région Pays de la Loire : train, bus, tramway, car, bateau, avion

- www.jv-malin.fr : Région Centre : train, bus, car, tramway

- www.commentjyvais.fr : Région Basse-Normandie : train, bus, car, avion

- www.vitici.fr : Région Champagne-Ardenne : train, bus, car,

- www.motilib.fr : Région Franche-Comté : train, métro, bus, tramway, car

- www.mobilimousin.fr : Région Limousin : train, bus, car, trolley, avion

- www.viaoo29.fr : Département Finistère : train, bus, car, bateau

- www.transpole.fr : Lille Métropole : train, métro, bus, tramway, car, taxi

- www.multitud.org : Région urbaine de Lyon : train, métro, bus, car, tramway

- **Information multimodale :**

- Information Multimodale en Poitou-Charentes – Etat des lieux – Certu – Décembre 2006

- **Billettique, tarification intermodale, facturation :**

- La Carte intermodale de transport en Nord-Pas-de-Calais : faisabilité et enjeux – Conseil Economique et Social Régional – Région Nord-Pas-de-Calais – 2004

- Rapport d'étude « Approche Institutionnelle de la Billettique Multimodale » – Setec Informatique – Jonction Etudes Conseil – 2001

- Post-facturation dans le Territoire de Belfort : le système billettique Optymo – CETE de Lyon – 2009

- « Sans-contact-NFC » – Billettique et informations voyageurs – Gadget technologique ou un outil de la mobilité durable ? – Gart – 2009

- Le numérique pour plus de mobilité dans les territoires - Panorama et perspectives - Caisse des dépôts - Mai 2009

- Interopérabilité billettique sur la Région Picardie - Référentiel fonctionnel commun - Effia - Octobre 2009

Partie IV : Présentation du contexte local

- **Rapports sur le Transport :**

- Révision du PDU d'Amiens Métropole 2009-2012, Eléments de pré-diagnostic – Février 2010

- Eléments de réflexion sur le développement de syndicats mixtes SRU en Picardie, CETE Nord Picardie – Juillet 2010

- Etat des lieux et perspectives d'évolution des lignes voyageurs du réseau trans'80, Service transport du Conseil Général de la Somme - 2010

- **Réseaux de transport :**

- Guide régional des transports – Région Picardie

- http://www.ter-sncf.com/Regions/picardie/fr/Default.aspx

- http://www.trans80.fr/

- http://www.ametis.fr/

- http://www.bus-baag.fr/

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 01 – EXTRAITS DE LOI 196
ANNEXE 02 – VT DES AOT PICARDES 205
ANNEXE 03 – STATUTS SYMOD (CHARENTE-MARITIME) 207
ANNEXE 04 – STATUTS SMTSN (NANCY) 217
ANNEXE 05 – STATUTS SMITAM (LE MANS) 224
ANNEXE 06 – STATUTS SMTCH (HERAULT) 226
ANNEXE 07 – SYMITAM (ALPES-MARITIMES) 234
ANNEXE 08 – SMTCO (OISE) 240
ANNEXE 09 – STATUTS SMT BOUCHES-DU-RHONE 247
ANNEXE 10 – STATUTS SMIRT (NORD-PAS DE CALAIS) 252
ANNEXE 11 – STATUTS FIL VERT (HAUTES-PYRENEES) 262
ANNEXE 12 – COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL POITOU-CHARENTES : FINANCEMENT SYMOD (CHARENTE-MARITIME) 268
ANNEXE 13 – LOI ACCESSIBILITE 2005 (TRANSPORT) 270
ANNEXE 14 – QUELQUES DONNEES SUR LE COUT D'UN TAD 272
ANNEXE 15 – LISTE DES COMMUNES DE LA SOMME ASSUJETTIES AU VTA 273
ANNEXE 16 – LISTE DES COMMUNES DE LA SOMME CLASSEES PAR CANTON ASSUJETTIES AU VTA 274
ANNEXE 17 – STATUTS SYMSOM – SYNDICAT POUR LA MOBILITE DANS LA SOMME 276
ANNEXE 18 – ANNEXES LA FICHE ACTION VELO 282

ANNEXE 01 – EXTRAITS DE LOI

Article L5721-2

Modifié par **Loi n°2006-1537 du 7 décembre 2006 - art. 35 JORF 8 décembre 2006**

Un syndicat mixte peut être constitué par accord entre des institutions d'utilité commune interrégionales, des régions, des ententes ou des institutions interdépartementales, des départements, des établissements publics de coopération intercommunale, des communes, des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5711-4, des chambres de commerce et d'industrie, d'agriculture, de métiers et d'autres établissements publics, en vue d'œuvres ou de services présentant une utilité pour chacune de ces personnes morales.

Le syndicat mixte doit comprendre au moins une collectivité territoriale ou un groupement de ces collectivités.

La répartition des sièges au sein du comité syndical entre les collectivités locales et les établissements publics membres du syndicat mixte est fixée par les statuts. A défaut de dispositions particulières dans les statuts, le nombre de sièges attribués aux établissements publics de coopération intercommunale qui se substituent à tout ou partie de leurs communes membres au sein du syndicat mixte en application des articles L. 5214-21, L. 5215-22 et L. 5216-7 est égal au nombre de sièges dont disposaient les communes avant la substitution.

Le président du syndicat mixte est élu par le comité syndical ou, si les statuts le prévoient, par le bureau qu'il a constitué.

La création du syndicat mixte est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département siège du syndicat.

La décision d'autorisation approuve les modalités de fonctionnement du syndicat mixte.

Les syndicats mixtes peuvent être autorisés à fusionner. La fusion est opérée dans les conditions prévues par l'article L. 5211-41-3, à l'exception des dispositions relatives à la continuité territoriale.

Pour l'application du II de cet article, l'accord sur la fusion est exprimé par délibérations concordantes des organes délibérants des syndicats mixtes intéressés et des membres les constituant.

Lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est supérieure à 400 000 habitants a transféré sa compétence en matière d'organisation des transports urbains à un syndicat mixte, sa représentation au titre de cette compétence est au moins égale à la majorité des sièges composant le comité syndical. Les statuts des syndicats mixtes existant à la date de promulgation de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports devront être mis en conformité avec cette disposition dans un délai de six mois à compter de la publication de la même loi. Les autres membres du syndicat peuvent être autorisés par le représentant de l'Etat dans le département à se retirer pendant ce délai.

Article L5721-2-1

Créé par **Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 50**

Lorsque les statuts n'ont pas prévu une procédure spécifique, les modifications statutaires sont décidées à la majorité des deux tiers des membres qui composent le comité syndical.

Article L5722-7

Modifié par **Ordonnance n°2009-1530 du 10 décembre 2009 - art. 6**

Le syndicat mixte mentionné à l'article 30-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs peut prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants, dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L. 2333-64 à L. 2333-75.

Le taux de ce versement ne peut excéder 0, 5 %.A l'intérieur d'un périmètre de transport urbain, ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans un périmètre de transport urbain qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat.

Article L5722-7-1

Créé par **LOI n°2007-1822 du 24 décembre 2007 - art. 102**

Les syndicats mixtes composés exclusivement ou conjointement de communes, de départements ou d'établissements publics de coopération intercommunale peuvent également instituer, dans les conditions prévues à l'article L. 2333-64, le versement destiné au financement des transports en commun, lorsqu'ils sont compétents pour l'organisation des transports urbains.

Article L5212-6

Modifié par **Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 - art. 36**

Le comité syndical est institué d'après les règles fixées aux articles L. 5211-7, L. 5211-8 et, sauf dispositions contraires prévues par la décision institutive, à l'article L. 5212-7.

Article L5212-7

Modifié par **Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 - art. 36**

Chaque commune est représentée dans le comité par deux délégués titulaires.

La décision d'institution ou une décision modificative peut prévoir la désignation d'un ou plusieurs délégués suppléants, appelés à siéger au comité avec voix délibérative, en cas d'empêchement du ou des délégués titulaires.

Le choix du conseil municipal peut porter sur tout citoyen réunissant les conditions requises pour faire partie d'un conseil municipal, sous réserve des dispositions du deuxième alinéa du II de l'article L. 5211-7.

Article L2122-22

Modifié par **Ordonnance n°2009-1530 du 10 décembre 2009 - art. 3**

Le maire peut, en outre, par délégation du conseil municipal, être chargé, en tout ou partie, et pour la durée de son mandat :

1° D'arrêter et modifier l'affectation des propriétés communales utilisées par les services publics municipaux ;

2° De fixer, dans les limites déterminées par le conseil municipal, les tarifs des droits de voirie, de stationnement, de dépôt temporaire sur les voies et autres lieux publics et, d'une manière générale, des droits prévus au profit de la commune qui n'ont pas un caractère fiscal ;

3° De procéder, dans les limites fixées par le conseil municipal, à la réalisation des emprunts destinés au financement des investissements prévus par le budget, et aux opérations financières utiles à la gestion des emprunts, y compris les opérations de couvertures des risques de taux et de change ainsi que de prendre les décisions mentionnées au III de l'article L. 1618-2 et au a de l'article L. 2221-5-1, sous réserve des dispositions du c de ce même article, et de passer à cet effet les actes nécessaires ;

4° De prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et des accords-cadres ainsi que toute décision concernant leurs avenants, lorsque les crédits sont inscrits au budget ;

5° De décider de la conclusion et de la révision du louage de choses pour une durée n'excédant pas douze ans ;

6° De passer les contrats d'assurance ainsi que d'accepter les indemnités de sinistre y afférentes ;

7° De créer les régies comptables nécessaires au fonctionnement des services municipaux ;

8° De prononcer la délivrance et la reprise des concessions dans les cimetières ;

9° D'accepter les dons et legs qui ne sont grevés ni de conditions ni de charges ;

10° De décider l'aliénation de gré à gré de biens mobiliers jusqu'à 4 600 euros ;

11° De fixer les rémunérations et de régler les frais et honoraires des avocats, notaires, avoués, huissiers de justice et experts ;

12° De fixer, dans les limites de l'estimation des services fiscaux (domaines), le montant des offres de la commune à notifier aux expropriés et de répondre à leurs demandes ;

13° De décider de la création de classes dans les établissements d'enseignement ;

14° De fixer les reprises d'alignement en application d'un document d'urbanisme ;

15° D'exercer, au nom de la commune, les droits de préemption définis par le code de l'urbanisme, que la commune en soit titulaire ou délégataire, de déléguer l'exercice de ces droits à l'occasion de l'aliénation d'un bien selon les dispositions prévues au premier alinéa de l'article L. 213-3 de ce même code dans les conditions que fixe le conseil municipal ;

16° D'intenter au nom de la commune les actions en justice ou de défendre la commune dans les actions intentées contre elle, dans les cas définis par le conseil municipal ;

17° De régler les conséquences dommageables des accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules municipaux dans la limite fixée par le conseil municipal ;

18° De donner, en application de l'article L. 324-1 du code de l'urbanisme, l'avis de la commune préalablement aux opérations menées par un établissement public foncier local ;

19° De signer la convention prévue par le quatrième alinéa de l'article L. 311-4 du code de l'urbanisme précisant les conditions dans lesquelles un constructeur participe au coût d'équipement d'une zone d'aménagement concerté et de signer la convention prévue par le troisième alinéa de l'article L. 332-11-2 du même code précisant les conditions dans lesquelles un propriétaire peut verser la participation pour voirie et réseaux ;

20° De réaliser les lignes de trésorerie sur la base d'un montant maximum autorisé par le conseil municipal ;

21° D'exercer, au nom de la commune et dans les conditions fixées par le conseil municipal, le droit de préemption défini par l'article L. 214-1 du code de l'urbanisme ;

22° D'exercer au nom de la commune le droit de priorité défini aux articles L. 240-1 à L. 240-3 du code de l'urbanisme ;

23° De prendre les décisions mentionnées aux articles L. 523-4 et L. 523-5 du code du patrimoine relatives à la réalisation de diagnostics d'archéologie préventive prescrits pour les opérations d'aménagement ou de travaux sur le territoire de la commune.

Article L5212-16

Une commune peut adhérer à un syndicat pour une partie seulement des compétences exercées par celui-ci.

La décision d'institution ou une décision modificative détermine en ce cas la liste des communes membres du syndicat, la liste des compétences que le syndicat peut exercer et les conditions dans lesquelles chaque commune membre transfère au syndicat tout ou partie des compétences que celui-ci est habilité à exercer. Le syndicat exerce chacune de ses compétences dans les limites du territoire des communes lui ayant délégué cette compétence.

Chaque commune supporte obligatoirement, dans les conditions fixées par la décision d'institution, les dépenses correspondant aux compétences qu'elle a transférées au syndicat ainsi qu'une part des dépenses d'administration générale.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 5211-1, s'appliquent les règles suivantes :

1° Tous les délégués prennent part au vote pour les affaires présentant un intérêt commun à toutes les communes et notamment pour l'élection du président et des membres du bureau, le vote du budget, l'approbation du compte administratif et les décisions relatives aux modifications des conditions initiales de composition, de fonctionnement et de durée du syndicat ; dans le cas contraire, ne prennent part au vote que les délégués représentant les communes concernées par l'affaire mise en délibération ;

2° Le président prend part à tous les votes sauf en cas d'application des articles L. 2121-14 et L. 2131-11 ;

3° Pour tenir compte des compétences transférées par chaque commune au syndicat, la décision d'institution peut fixer des règles particulières de représentation de chaque commune.

Le comité du syndicat peut former pour l'exercice d'une ou plusieurs compétences des commissions chargées d'étudier et de préparer ses décisions.

Article L5721-5

Le syndicat mixte peut réaliser son objet notamment par voie d'exploitation directe ou par simple participation financière dans des sociétés ou organismes dans les mêmes conditions que les départements ou les communes.

Dans ce dernier cas, les modalités de cette participation sont fixées par la décision institutive.

Article L5721-6

Modifié par **Ordonnance n°2005-650 du 6 juin 2005 - art. 11 JORF 7 juin 2005**

Toute personne physique ou morale a le droit de demander communication sans déplacement et de prendre copie totale ou partielle des procès-verbaux de l'organe délibérant des syndicats mixtes, des budgets et des comptes ainsi que des arrêtés du président de ces établissements publics.

Chacun peut les publier sous sa responsabilité.

La communication des documents mentionnés au premier alinéa, qui peut être obtenue aussi bien du président que des services déconcentrés de l'Etat, intervient dans les conditions prévues par l'article 4 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

Article L5721-6-1

Créé par **Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 - art. 25**

Le transfert de compétences à un syndicat mixte entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert :

1° Au moment de la création du syndicat : des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-1, des deux premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3, L. 1321-4 et L. 1321-5.

Toutefois, lorsque le syndicat mixte est compétent en matière de zones d'activité économique, les conditions financières et patrimoniales du transfert des biens immobiliers nécessaires à l'exercice de cette compétence sont décidées par accord entre les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale qui participent à la création du syndicat.L'affectation des personnels est décidée dans les mêmes conditions.

Le syndicat mixte est substitué de plein droit, à la date du transfert des compétences, aux collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes. Les contrats sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution de personne morale aux contrats conclus par les collectivités et établissements n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation pour le cocontractant. La collectivité ou l'établissement qui transfère la compétence informe les cocontractants de cette substitution ;

2° En cas d'extension ultérieure des compétences ou du périmètre du syndicat : des dispositions des premier et dernier alinéas du 1° du présent article.

Toutefois, lorsque le syndicat mixte est compétent en matière de zones d'activité économique, les conditions financières et patrimoniales du transfert des biens immobiliers nécessaires à l'exercice de cette compétence sont décidées dans les conditions fixées par les statuts du syndicat et, à défaut, par délibérations concordantes du comité du syndicat mixte et des organes délibérants des collectivités et établissements publics de coopération intercommunale membres. L'affectation des personnels est décidée dans les mêmes conditions.

Article L5721-6-2

Créé par **Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 - art. 26**

Le retrait d'un syndicat mixte ou, lorsque les statuts du syndicat le permettent, le retrait d'une ou plusieurs compétences transférées à un syndicat mixte, s'effectue dans les conditions fixées à l'article L. 5211-25-1. Lorsque les biens meubles et immeubles ont été acquis ou réalisés ou lorsque la dette a été contractée, postérieurement au transfert de compétences, la répartition de ces biens ou du produit de leur réalisation ainsi que celle du solde de l'encours de la dette est fixée, à défaut d'accord, par arrêté du ou des représentants de l'Etat dans le ou les départements concernés.

Article L5721-6-3

Créé par **Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 - art. 27**

Une commune peut être autorisée par le représentant de l'Etat dans le département, après avis de la commission départementale de la coopération intercommunale réunie dans la formation prévue au second alinéa, à se retirer d'un syndicat mixte pour adhérer à une communauté de communes ou, lorsque les statuts du syndicat le permettent, à lui retirer une ou plusieurs compétences qu'elle lui a transférées pour les transférer à la communauté de communes dont elle

est membre, dans les conditions prévues aux deuxième à quatrième alinéas de l'article L. 5212-29. L'avis de la commission départementale de la coopération intercommunale est réputé négatif s'il n'a pas été rendu à l'issue d'un délai de deux mois.

La commission départementale de la coopération intercommunale est consultée en formation restreinte composée du quart des membres élus par le collège visé au 1° de l'article L. 5211-43, dont deux membres issus des conseils municipaux des communes de moins de 2 000 habitants, du quart des membres élus par le collège visé au 2° de l'article L. 5211-43, d'un représentant du conseil général lorsque le département est membre du syndicat et d'un représentant du conseil régional lorsque la région est membre du syndicat.

Article L5721-7

Modifié par **Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 177 JORF 17 août 2004**

Le syndicat mixte est dissous de plein droit soit à l'expiration de la durée pour laquelle il a été institué, soit à la fin de l'opération qu'il avait pour objet de conduire.

Il peut également être dissous, d'office ou à la demande des personnes morales qui le composent, par arrêté motivé du représentant de l'Etat dans le département siège du syndicat.

Le décret ou l'arrêté détermine, dans le respect du droit des tiers et des dispositions de l'article L. 5211-25-1, les conditions de liquidation du syndicat.

Article L5721-7-1

Modifié par **LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 86**

Le syndicat qui n'exerce aucune activité depuis deux ans au moins peut être dissous par arrêté du représentant de l'Etat dans le département siège du syndicat, après avis de chacun de ses membres. A compter de la notification par le représentant de l'Etat dans le département de son intention de dissoudre le syndicat, chaque membre dispose d'un délai de trois mois pour se prononcer. A défaut d'avis dans ce délai, celui-ci est réputé favorable.

L'arrêté de dissolution détermine sous la réserve des droits des tiers et dans le respect des dispositions des articles L. 5211-25-1 et L. 5211-26 les conditions dans lesquelles le syndicat est liquidé.

Article L5211-5

Modifié par **Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 46**

I.-Sans préjudice des dispositions de l'article L. 5212-2, le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale peut être fixé par arrêté du représentant de l'Etat dans le département lorsque les communes font partie du même département ou par arrêté conjoint des représentants de l'Etat dans les départements concernés dans le cas contraire :

1° Soit, dans un délai de deux mois à compter de la première délibération transmise, à l'initiative d'un ou de plusieurs conseils municipaux demandant la création d'un établissement public de coopération intercommunale ;

2° Soit à l'initiative du ou des représentants de l'Etat, après avis de la ou des commissions départementales de la coopération intercommunale concernées. Cet avis est réputé négatif s'il n'a pas été rendu à l'issue d'un délai de deux mois.

Cet arrêté dresse la liste des communes intéressées.

A compter de la notification de cet arrêté, le conseil municipal de chaque commune concernée dispose d'un délai de trois mois pour se prononcer. A défaut de délibération dans ce délai, celle-ci est réputée favorable.

Le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut être identique à celui d'un département.

II.-La création de l'établissement public de coopération intercommunale peut être décidée par arrêté du ou des représentants de l'Etat dans le ou les départements concernés après accord des conseils municipaux des communes intéressées sur l'arrêté dressant la liste des communes. Cet accord doit être exprimé par deux tiers au moins des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale de celles-ci, ou par la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population.

Cette majorité doit nécessairement comprendre :

1° Pour la création d'un syndicat ou d'une communauté de communes, les conseils municipaux des communes dont la population est supérieure au quart de la population totale concernée ;

2° Pour la création d'une communauté d'agglomération ou d'une communauté urbaine, le conseil municipal de la commune dont la population est supérieure à la moitié de la population totale concernée ou, à défaut, de la commune dont la population est la plus importante.

III.-Le transfert des compétences entraîne de plein droit l'application à l'ensemble des biens, équipements et services publics nécessaires à leur exercice, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui leur sont attachés à la date du transfert, des dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 1321-1, des deux premiers alinéas de l'article L. 1321-2 et des articles L. 1321-3, L. 1321-4 et L. 1321-5.

Toutefois, lorsque l'établissement public de coopération intercommunale est compétent en matière de zones d'activité économique, les conditions financières et patrimoniales du transfert des biens immobiliers nécessaires à l'exercice de cette compétence sont décidées dans les conditions de majorité qualifiée requise au II. Il en va de même lorsque l'établissement public est compétent en matière de zones d'aménagement concerté.

L'établissement public de coopération intercommunale est substitué de plein droit, à la date du transfert des compétences, aux communes qui le créent dans toutes leurs délibérations et tous leurs actes.

Les contrats sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution de personne morale aux contrats conclus par les communes

n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation pour le cocontractant. La commune qui transfère la compétence informe les cocontractants de cette substitution.

IV.-Sans préjudice des dispositions de l'article L. 5212-4, l'arrêté de création détermine le siège de l'établissement public de coopération intercommunale.

Article L5211-5-1

Créé par **Loi n°2004-809 du 13 août 2004 - art. 171 JORF 17 août 2004**

Les statuts d'un établissement public de coopération intercommunale mentionnent notamment :

a) La liste des communes membres de l'établissement ;

b) Le siège de celui-ci ;

c) Le cas échéant, la durée pour laquelle il est constitué ;

d) Les modalités de répartition des sièges ;

e) Le nombre de sièges attribué à chaque commune membre ;

f) L'institution éventuelle de suppléants ;

g) Les compétences transférées à l'établissement.

Ils sont approuvés par arrêté du ou des représentants de l'Etat dans le ou les départements concernés.

Article L5212-19

Modifié par **Loi n°2006-1537 du 7 décembre 2006 - art. 37 JORF 8 décembre 2006**

Les recettes du budget du syndicat comprennent :

1° La contribution des communes associées ;

2° Le revenu des biens, meubles ou immeubles, du syndicat ;

3° Les sommes qu'il reçoit des administrations publiques, des associations, des particuliers, en échange d'un service rendu ;

4° Les subventions de l'Etat, de la région, du département et des communes ;

5° Les produits des dons et legs ;

6° Le produit des taxes, redevances et contributions correspondant aux services assurés ou aux investissements réalisés ;

7° Le produit des emprunts.

ANNEXE 02 – VT DES AOT PICARDES

VERSEMENT TRANSPORT 2010 dans l'OISE Cotisation à la charge unique de l'employeur calculée sur la totalité des salaires

AGGLOMERATION	*Part patronale %*
Communauté d'agglomération du Beauvaisis : Allonne, Auneuil, Auteuil, Aux Marais, Beauvais, Berneuil en Bray, Bonlier, Fontaine Saint Lucien, Fouquenies, Frocourt, Goincourt, Guignecourt, Herchies, Juvignies, Le Mont Saint Adrien, Maisoncelle Saint Pierre, Milly sur Thérain, Nivillers, Pierrefitte en Beauvaisis, Rainvillers, Rochy Condé, Saint Germain la Poterie, Saint Léger en Bray, Saint Martin le Noeud, Saint Paul, Savignies, Tillé, Therdonne, Troissereux, Verderel les Sauqueuse, Warluis.	0,60
Agglomération de la région de Compiègne : Armancourt, Bienville, Choisy au Bac, Clairoix, Compiègne, Janville, Jaux, Jonquières, Margny les Compiègne, Lacroix Saint Ouen, Le Meux, Saint Jean aux Bois, Saint Sauveur, Venette, Vieux Moulin.	0,60
Communauté de l'agglomération Creilloise : Creil, Montataire, Nogent sur Oise, Villers Saint Paul.	0,60
Commune de Noyon	0,50
Commune de Pont Ste Maxence	0,55

VERSEMENT TRANSPORT ADDITIONNEL 2010 dans l'OISE Cotisation à la charge unique de l'employeur calculée sur la totalité des salaires

COMMUNES CONCERNEES	*Part patronale %*
Allonne, Armancourt, Auneuil, Auteuil, Beauvais, Berneuil en Bray, Bienville, Bonlier, Choy au Bac, Clairoix, Compiègne,Creil, Fontaine Saint Lucien, Fouquenies, Frocourt, Goincourt, Guignecourt, Herchies, Janville, Jaux, Jonquuières, Juvignies, Lacoix Saint Ouen, Maisoncelle Saint Pierre, Aux Maraix, Margny les Compiègne, Méru, Le Meux, Milly sur Thérain, Montataire, Le Mont Saint Adrien, Nivillers, Nogent sur Oise, Pierrefitte en Beauvaisis, Rainvillers, Rochy Condé, Saint Germain la Poterie, Saint Jean aux Bois, Saint Léger en Bray, Saint Martin le Noeud, Saint Paul, Saint Sauveur, Savignies, Therdonne, Tillé, Troissereux, Venette, Verderel les Sauqueuse, Vieux Moulin, Villers Saint Paul,Warluis.	0,20
Pont Ste Maxence	0,25
Noyon	0,30
Toutes les autres communes du département	0,40

VERSEMENT TRANSPORT 2010 dans la SOMME Cotisation à la charge unique de l'employeur calculée sur la totalité des salaires

AGGLOMERATION	*Part patronale %*
Communauté de Communes de l'Abbevillois : Abbeville, Bellancourt, Bray les Mareuil, Cambron, Caours, Drucat, Eaucourt sur Somme, Epagne Epagnette, Grand Laviers, Mareuil Caubert, Neufmoulin, Vauchelles les Quesnoy, Yonval.	0,55
Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole : Allonville, Amiens, Bertangles, Blangy Tronville, Bovelles, Boves, Cagny, Camon, Clairy Saulchoix, Creuse, Dreuil les Amiens, Dury, Estrées sur Noye, Glisy, Grattepanche, Guignemicourt, Hébécourt, Longueau, Pissy, Pont de Metz, Poulainville, Remiencourt, Revelles, Rivery,Rumigny, Sains en Amiénois, Saint Fuscien, Saint Sauflieu, Saleux, Salouël, Saveuse, Thézy Glimont, Vers sur Selles	1,60

VERSEMENT TRANSPORT 2010 dans l'AISNE Cotisation à la charge unique de l'employeur calculée sur la totalité des salaires

AGGLOMERATION	*Part patronale %*
Communauté de Communes de la région de Château-Thierry : Azy sur Marne, Bezu Saint Germain, Blesmes, Brasles, Charteves, Chateau Thierry, Chierry, Epieds, Essomes sur Marne, Etampes sur Marne, Gland, Mont Saint Pere, Nesles la Montagne, Nogentel, Verdilly	0,55
Chauny : Abbecourt, Amigny Rouy, Autreville, Caumont, Chauny, Codren, Ognes, Sinceny	0,55
SITU Laonnais : Bruyères et Montbérault, Chambry, Laon	0,55
Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin : Castres, Contescourt, Essigny le Petit, Fayet, Fieulaine, Fonsomme, Fontaine Notre Dame, Gauchy, Grugies, Harly, Homblières, Lesdins, Marcy, Mesnil Saint Laurent, Morcourt, Neuville Saint Amand, Omissy, Remaucourt, Rouvroy, Saint Quentin	0,60
SITU Soissonnais : Acy, Bagneux, Belleu, Berzy le Sec, Billy sur Aisne, Bucy le Long, Chavigny, Chivres Val, Courmelles, Crouy, Cuffies, Cuisy en Almont, Juvigny, Leury, Mercin et Vaux, Missy sur Aisnes, Missy aux Bois, Noyant et Aconin, Osly Courtil, Pasly, Ploisy, Pommiers, Septmonts, Serches, Sermoise, Soissons, Vaurezis, Vauxbuin, Venizel, Villeneuve Saint Germain, Vregny	0,55

ANNEXE 03 – STATUTS SYMOD (CHARENTE-MARITIME)

SYNDICAT MIXTE DE LA COMMUNAUTE TARIFAIRE EN CHARENTE–MARITIME

En application des articles L-5721 – 1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), il est constitué entre les membres désignés à l'Article 1 ci-après un Syndicat Mixte dont les statuts sont les suivants :

Article 1 – Composition

Sont membres du Syndicat Mixte en tant qu'autorité organisatrice :

- le Département de la Charente-Maritime
- la Communauté d'Agglomération de La Rochelle
- la Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais
- la Communauté d'Agglomération du Pays Royannais
- le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Saintes

D'autres autorités organisatrices pourront à tout moment adhérer au Syndicat Mixte selon les modalités prévues à l'article 6 des présents statuts, pourvu qu'ils en respectent l'objet.

Article 2 – Dénomination

Le Syndicat Mixte est dénommé : *« Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime »*.

Le Syndicat Mixte est un établissement public en vertu de l'article L.5721-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Article 3 – Siège

Le siège du Syndicat Mixte est situé à l'avenue de La Rotonde, Bâtiment Le Boyard, 2ème étage – 17440 AYTRE.

Article 4 – Objet

Le Syndicat Mixte a pour objectif de développer l'intermodalité sur le territoire duquel il est compétent. Pour ce faire, le Syndicat Mixte :

- coordonne les services de transports collectifs organisés par les différentes autorités compétentes
- assure l'information multimodale

- créée les conditions d'une réelle intégration tarifaire

afin de favoriser des chaînes complètes de déplacements entre réseaux. Les compétences du Syndicat Mixte sont exposées à l'article 7 ci-après. Elles peuvent être modifiées dans les conditions statutaires exposées à l'article 10.

Article 5 – Durée

Le Syndicat Mixte est institué pour une durée illimitée. Il peut toutefois être dissout par application des dispositions de l'article 12 des présents statuts.

Article 6 – Procédures d'adhésion ou de retrait du Syndicat Mixte

L'adhésion d'une nouvelle autorité organisatrice et, a contrario, le retrait d'un membre du Syndicat Mixte, sont autorisés après réalisation des conditions cumulatives suivantes :

- exposé des motivations justifiant l'entrée ou le départ du Syndicat Mixte en Comité syndical
- adoption de la décision à la majorité qualifiée du Comité syndical
- notification de la décision du Comité syndical aux exécutifs des organismes membres du Syndicat Mixte

Les décisions d'admission et de retrait sont adoptées selon les articles L.5211-17 à L.5211-19 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Article 7 – Missions et Compétences

7-1-Compétence territoriale

La compétence territoriale du Syndicat Mixte recouvre les zones géographiques pour lesquelles :

- chacun des membres possède la qualité d'autorité organisatrice de transports collectifs
- le Syndicat Mixte mène des actions de développement de l'intermodalité, que les liaisons proposées soient routières, navigables ou ferroviaires

7-2-Compétences obligatoires du Syndicat Mixte

En vertu de la loi SRU du 13 décembre 2000, il incombe au Syndicat Mixte de :

- coordonner les services de transports
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers
- rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres uniques ou unifiés

Des conventions spécifiques entre le Syndicat Mixte et les exploitants de transport collectif sont rédigées afin de déterminer le rôle de chacun.

7-2-1-Coordination des services de transports

Le Syndicat Mixte a pour mission de conduire :

- l'appel d'offres relatif à l'équipement d'un système billettique-monétique complet à vocation multimodale destiné aux réseaux
- le jugement de l'appel d'offres
- la rétrocession éventuelle des équipements et des prestations auprès des différents membres s'il n'est pas décidé de les laisser dans le patrimoine propre du Syndicat Mixte

Le Syndicat Mixte coordonne les services de transports dans une atmosphère partenariale et non concurrentielle. Il favorise l'adéquation entre les horaires, la fréquence des dessertes et les tarifs intermodaux incitatifs. Cette offre globale de transports doit permettre à un utilisateur d'utiliser successivement ou alternativement plusieurs modes de transports fournis par des opérateurs différents avec des temps d'attentes relativement court.

En outre, dans le cadre de cette mission de coordination, le Syndicat Mixte pourra conduire des actions conjointes, complémentaires et temporaires, afin de favoriser, de développer ou de stimuler l'utilisation des transports en commun.

7-2-2-Mise en place d'un Système d'Information Voyageur Intermodal

Destiné à la fois aux voyageurs, aux exploitants et aux autorités organisatrices, le Système d'Information Voyageur intermodal (SIV) constitue un outil de développement des déplacements intermodaux en Charente-Maritime. Son objectif est double : éclairer le choix modal et faciliter l'usage des réseaux.

Ce système permet la mise en commun d'informations liées aux transports et à d'autres secteurs qui leur sont liés (touristiques, culturels notamment) sur le territoire d'intervention du Syndicat Mixte par les autorités organisatrices et les exploitants.

En outre, le Syndicat Mixte doit fournir par le biais de différents médias (site internet, bornes interactives et panneaux dynamiques) une information globale et accessible pour les usagers, les transporteurs et les autorités organisatrices, intégrant les correspondances, les horaires et les tarifs sur l'ensemble des réseaux et des partenaires.

7-2-3-Recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres uniques ou unifiés

Le Syndicat Mixte a pour mission de coordonner les actions tarifaires intermodales et de conduire les opérations matérielles correspondantes.

Le Syndicat Mixte fixe les tarifs intermodaux applicables dans les limites de ses compétences territoriales. Il détermine à ce titre, et ce, en concertation avec les autorités organisatrices, la gamme tarifaire incitative et les conditions d'attribution.

Le Syndicat Mixte veille à préserver la cohérence des tarifs intermodaux avec les tarifs propres des réseaux associés. Si nécessaire, il formule des propositions de coordination et de modification de ces tarifs propres. Il n'a cependant pas compétence pour fixer ou homologuer ces tarifs propres, qui relèvent des seules décisions de leurs autorités organisatrices respectives.

7-3-Compétences facultatives du Syndicat Mixte

Le Syndicat Mixte pourra prendre en charge d'autres compétences, sous réserve de leur délégation par les Autorités Organisatrices, qui sont :

- l'organisation de services publics réguliers et de services à la demande
- la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport

7-4-Compétences annexes du Syndicat Mixte

7-4-1-Centrale d'achats

Dans le cadre de sa mission, le Syndicat Mixte sert de centrale d'achat pour les équipements, les prestations liées à sa mission tarifaire intermodale. Il détermine les spécifications techniques et fonctionnelles des systèmes de perception, d'encaissement, de vente, de suivi statistique. Il achète les biens, fournitures et services pour le compte de ses adhérents. Il en assume la garde, tant qu'il ne les a pas remis à leurs utilisateurs finaux. Pour la gestion des valeurs fiduciaires, notamment des supports monétisables (cartes à puce et coupons magnétiques), il sécurise ses approvisionnements et ne met les supports en circulation qu'en échange d'une contrepartie équivalente à leur valeur libératoire.

7-4-2-Contrats de prestations de service émanant du Syndicat Mixte

Les contrats de prestations de service passés par le Syndicat Mixte comportent obligatoirement une clause de subrogation au bénéfice du membre utilisateur final de la prestation. Par exemple, pour un contrat de maintenance d'un parc de valideurs utilisés sur un réseau urbain X, l'autorité responsable de ce réseau peut être subrogée au Syndicat Mixte.

La subrogation interviendra en cas de :

- liquidation du Syndicat Mixte
- démission / retrait du membre concerné
- remise des équipements et / ou transfert de prestations défini d'un commun accord entre le Syndicat Mixte et le membre concerné

7-4-3-Caisse de compensation et de répartition des recettes encaissées

Le Syndicat Mixte a pour mission en l'espèce :

- de dresser des bilans périodiques de fréquentation des lignes sur la base des validations enregistrées par les différents transporteurs partenaires de la tarification intermodale
- d'organiser la répartition financière entre transporteurs des recettes intermodales

Les bilans d'exploitation, tout comme les états des lieux annuels concernant l'exercice commercial du transporteur sont confidentiels. Ils sont archivés et conservés au Syndicat Mixte. En aucun cas ils ne peuvent être portés à la connaissance des autres transporteurs.

Des conventions spécifiques entre le Syndicat Mixte et les exploitants sont rédigées afin de déterminer le rôle financier de chacun.

Article 8 – Organisation Générale

8-1-Composition du Comité syndical

Le Syndicat Mixte est administré par un Comité syndical composé de délégués désignés par les Collectivités et les établissements publics adhérents à raison de :

- 3 membres et leur suppléant respectif pour les Collectivités représentant plus de 100.000 habitants ainsi que pour les structures départementales et régionales
- 2 membres et leur suppléant respectif pour les Collectivités représentant de 50.000 à 99.999 habitants
- 1 membre et son suppléant pour les Collectivités représentant moins de 50.000 habitants

Soit au moment des sessions du Comité syndical :

- 3 membres pour le Département de la Charente-Maritime
- 3 membres pour la Communauté d'Agglomération de La Rochelle
- 2 membres pour la Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais
- 2 membres pour la Communauté d'Agglomération du Pays Royannais
- 1 membre pour le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Saintes

Le ou les délégués au Comité syndical sont élus en leur sein par chacune des assemblées délibérantes des Collectivités et des établissements publics cités.

En cas de vacance des sièges réservés à une Collectivité ou un établissement public, l'Assemblée délibérante procède au remplacement dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle la vacance a été constatée.

En aucun cas le nombre de sièges détenus par une autorité organisatrice au sein du Comité syndical ne peut excéder la majorité absolue du nombre total de sièges.

8-2-Fonctionnement du Comité syndical

8-2-1-Modalités de réunion au sein du Comité syndical

La durée du mandat de chaque délégué suit celle du mandat au titre duquel il siège.

Le Comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre sur convocation du Président, adressée à chacun des membres avec un préavis minimal de 5 jours francs, la date d'expédition faisant foi.

Un ordre du jour relatif aux affaires soumises au vote ainsi que les délibérations à prendre doivent être adressées avec la convocation aux membres du Comité syndical.

Le Comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande du tiers au moins de ses membres lorsque cela semble utile.

8-2-2-Modalités de délibération au sein du Comité syndical

Le Comité syndical ne délibère valablement que lorsque la majorité de ses membres en exercice est présente. Cette condition est impérative lors du vote du budget.

Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, le Comité syndical est convoqué à au moins trois jours d'intervalle. Il délibère alors valablement sans condition de quorum.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés.

Au début de chaque séance, le Comité syndical nomme un secrétaire de séance.

Les votes se prennent au sein du Comité syndical à raison d'une voix par membre. En cas de partage des votes, le Président a voix prépondérante.

Les membres suppléants peuvent assister aux sessions du Comité syndical, en même temps que leurs titulaires respectifs. Ils n'ont dans ce cas que voix consultative.

Le vote a lieu au scrutin public. Le registre des délibérations comporte le nom des votants et l'indication du sens de leur vote.

Mais il est voté au scrutin secret :

- soit lorsqu'un tiers des membres présents le réclame
- soit lorsqu'il y a lieu de procéder à l'élection du bureau

Les délibérations sont inscrites par ordre d'importance. Elles sont signées par le Président ou son représentant, puis notifiées et publiées.

Le compte rendu de la séance est mis à la disposition de tous et envoyé aux membres du Syndicat Mixte.

8-2-3-Dispositions particulières

Un membre titulaire empêché d'assister à une séance peut :

- soit être représenté par son suppléant
- soit donner à son suppléant ou à un collègue de l'assemblée syndicale de son choix pouvoir écrit de voter en son nom

Un même membre ne peut être porteur que d'un seul pouvoir. Le pouvoir est toujours révocable.

8-3-Exécutif syndical

Le Comité syndical doit élire en son sein, au scrutin secret et à raison d'une voix par membre, un Président ainsi qu'un Vice-président.

Pour chaque élection, si aucun des candidats n'a obtenu la majorité absolue à la fin du premier tour de scrutin, il est procédé à un deuxième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative.

Le Président et son Vice-président sont élus pour un mandat de trois ans renouvelables.

8-3-1-Missions du Président

Le Président convoque les différentes sessions du Comité syndical. Il ouvre la séance, dirige les débats, contrôle les votes et les déclare clos lorsque l'ordre du jour est épuisé.

Le Président a seul la police de l'assemblée. Il peut, à ce titre, faire expulser de l'auditoire ou arrêter tout individu qui trouble l'ordre.

Il reçoit délégation du Comité syndical pour assumer les tâches exécutives.

8-3-2-Missions du Vice-président

En cas d'indisponibilité du Président, le Vice-président le remplace dans ses fonctions.

8-4-Hypothèses non envisagées

Toute circonstance non envisagée statutairement par le présent article est régie par les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales relatives au fonctionnement d'un conseil municipal de communes de 3 500 habitants et plus.

Article 9 – Comité des Partenaires du Transport Public

Le Comité des partenaires du transport public se borne à associer les usagers, les autorités organisatrices et les transporteurs aux réflexions sur :

- l'intermodalité
- l'offre et la qualité des services de transport de personnes

- les orientations de la politique tarifaire
- le développement du système de transports sur le périmètre d'action du Syndicat Mixte

9-1-Composition

Il est notamment composé de représentants :

- des autorités organisatrices des transports
- des exploitants des services de transports collectifs
- d'associations d'usagers des transports individuels et collectifs

Chaque catégorie de représentants siège au sein de ce Comité des partenaires du transport public suivant une répartition paritaire des sièges.

9-2-Compétences

Ce Comité est consulté pour avis sur l'offre et la qualité des services de transport proposées par le Syndicat Mixte, ainsi que sur les stratégies tarifaires choisies.

Son avis peut être également requis sur tout autre domaine relevant de la compétence du Syndicat Mixte.

Article 10 – Modifications statutaires

Toute décision de modification statutaire, autre que celle prévue à l'article 6, doit être votée à la majorité qualifiée des membres du Comité syndical et dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L.5212-29 à L.5212-30 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Article 11 – Dispositions financières 11-1-Comptable compétent

Le Comptable du Syndicat Mixte est le Trésorier Principal de La Rochelle Municipale.

11-2-Dépenses

11-2-1-Dépenses d'investissement

Ces dépenses comprennent :

- les frais d'investissement (acquisition de matériels et d'équipements) et de recherche
- les frais de communication et d'information en investissement

11-2-2-Dépenses de fonctionnement

Le Syndicat Mixte supporte :

- les charges à caractère général (location immobilière et fournitures)
- les charges de personnel et les frais assimilés (salaires)
- les autres charges de gestion courante (compensations tarifaires versées aux entreprises au titre de la caisse de compensation visée à l'article 7-3-3 des présents statuts)

11-3-Recettes

Les recettes du Syndicat Mixte comprennent :

- la participation des membres au fonctionnement du Syndicat Mixte, calculée et votée annuellement par le Comité syndical pour l'établissement du budget primitif annuel
- le revenu des biens meubles ou immeubles appartenant au Syndicat Mixte
- les subventions
- les dons et legs
- le produit des emprunts que le Syndicat Mixte sera autorisé à contracter
- toute autre ressource autorisée par la loi
- le produit de la vente du matériel billettique aux opérateurs (opérations sous mandat)

Article 12 – Dissolution

12-1-Conditions de dissolution

Il peut être dissout d'office ou à la demande des personnes morales qui le composent, par décret sur l'avis conforme du Conseil d'Etat.

Toutefois, lorsque la demande de dissolution du Syndicat Mixte est présentée à l'unanimité de ses membres et qu'elle prévoit, sous la réserve des droits des tiers, les conditions dans lesquelles le Syndicat Mixte est liquidé, la dissolution du Syndicat Mixte est prononcée par arrêté du Préfet de la Charente-Maritime.

Le décret ou l'arrêté détermine, dans le respect du droit des tiers et des dispositions des articles L.5211-25-1, L.5212-33 et L.5212-34 du Code Général des Collectivités Territoriales, les conditions de liquidation du Syndicat Mixte.

12-2-Modalités de dissolution

La dissolution du Syndicat Mixte est organisée par l'article L.5211-26 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Dès lors, les biens du Syndicat Mixte sont restitués aux Collectivités qui les ont apportés. Les reliquats

financiers sont partagés au prorata des apports.

Fait à La Rochelle, le

Le Président du Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime

Jean-Paul PEYRY

ANNEXE 04 – STATUTS SMTSN (NANCY)

07/07/10

STATUTS

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS SUBURBAINS DE NANCY

Article 1er – Dénomination – Composition

Il est décidé de modifier le Syndicat Mixte des Transports en Commun Suburbains de la Région de Nancy en application des articles L 57211 à 57226 du Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T.) qui sera dénommé **Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy** et il comprendra :

- le département de Meurthe-et-Moselle,
- la Communauté Urbaine du Grand Nancy,
- la Communauté de Communes du Bassin de Pompey

Article 2 – Objectif du Syndicat Mixte

Le Syndicat Mixte a un double objectif :

1 – Mission de portée générale définie par la loi SRU

- coordonner les services de transports,
- mettre en place un système d'information pour la totalité des services de transport y compris les liaisons régionales,
- rechercher une tarification coordonnée avec création de titres de transport unique ou unifié

Au titre de ces missions, le syndicat pourra être habilité à gérer des pôles d'échanges entre réseaux.

2 – Organisation des lignes suburbaines

Le Syndicat Mixte a également en charge l'organisation, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers de transports de voyageurs entre les périmètres des différents membres ainsi que des services à la demande. Le Syndicat Mixte est donc autorité organisatrice de transports pour les trajets suburbains sur le périmètre syndical, c'est-à-dire qui relient un PTU à un autre PTU à l'intérieur du périmètre du Syndicat.

Article 3 – Périmètre de compétences du Syndicat Mixte

Le périmètre de compétences du Syndicat Mixte comprend le périmètre de transport urbain (PTU) de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey, le PTU de la Communauté Urbaine du Grand Nancy, ainsi que les territoires des communes traversées par les lignes de bus 12 et 14.

Article 4 – Siège

Le siège du Syndicat Mixte est fixé à la Communauté urbaine du Grand Nancy

Article 5 – Durée

Le Syndicat Mixte est institué pour une durée illimitée.

Article 6 – Comité syndical

1) Composition

Le syndicat est administré par un comité syndical composé de délégués désignés par les collectivités et établissements publics intéressés à raison de :

- 7 délégués pour la Communauté Urbaine du Grand Nancy
- 6 délégués pour le département de Meurthe-et-Moselle,
- 1 délégué pour la Communauté de Communes du Bassin de Pompey.

Le ou les délégués au comité syndical sont élus en leur sein par chacune des assemblées délibérantes des collectivités et établissements publics.

En cas de vacance des sièges réservés à une collectivité ou établissement public, l'assemblée délibérante procède au remplacement dans un délai de 1 mois suivant la date à laquelle la vacance a été constatée.

A défaut, si l'assemblée délibérante d'une collectivité néglige ou refuse de désigner son ou ses délégués, sa représentation au sein du comité syndical du syndicat est assurée, à concurrence du nombre de sièges attribués, par le président, et, le cas échant, le 1er vice-président de la collectivité ou établissement public suivant leur ordre d'élection.

Les délégués des collectivités suivent, quant à la durée de leur mandat au comité syndical du syndicat, le sort de l'assemblée délibérante qui les a élus.

Toutefois, les dispositions du précédent alinéa ne font pas obstacle à ce qu'il puisse être procédé à leur remplacement par une nouvelle désignation.

Le comité syndical élit en son sein un président.

2) Fonctionnement

Les dispositions du code général des collectivités territoriales relatives au fonctionnement du conseil municipal des communes de 3 500 habitants et plus sont applicables au fonctionnement du comité syndical du syndicat. Le comité syndical du syndicat se réunit au moins une fois par trimestres sur convocation du président. Le règlement intérieur est établi par le comité syndical dans les six mois qui suivent son installation.

Le comité syndical se réunit au siège administratif du syndicat ou dans un lieu choisi par lui sur le territoire de l'une ou 'autre des collectivités ou établissements publics.

Les délibérations du comité syndical sont prises à la majorité simple des suffrages exprimés. Lorsqu'il y a partage égal des voix et sauf cas de scrutin secret, la voix du président est prépondérante.

Tout délégué du comité syndical peut donner à un autre membre de son choix pouvoir écrit de voter en son nom. Un même délégué ne peut être porteur que d'un seul pouvoir. Le pouvoir est toujours révocable.

3) Attributions

Le comité syndical règle par ses délibérations les affaires relevant de la compétence du syndicat, ainsi :

- Il élit un bureau composé du président, de 2 vice-présidents.
- Il vote le budget et approuve les comptes.
- Il approuve les programmes de travaux et vote les moyens financiers correspondants.
- Il établit le règlement intérieur.
- Il décide des conventions à passer pour la mise en œuvre des programmes de travaux.
- Il décide de toutes modifications des statuts, dans le cadre défini par le C.G.C.T.
- Il peut déléguer une partie de ses pouvoirs au président, au bureau et au directeur, dans les conditions fixées par le C.G.C.T.
- Il donne au président l'autorisation de signer les baux, d'intenter et de soutenir les actions en justice et d'accepter les transactions.

Le comité syndical du syndicat peut déléguer une partie de ses attributions au président à l'exception:

- du vote du budget, de l'institution et de la fixation des taux ou tarifs des taxes ou redevances,
- de l'approbation du compte administratif,
- des dispositions à caractère budgétaire prises par un établissement public de coopération intercommunale à la suite d'une mise en demeure intervenue en application de l'article 1612-15,
- des décisions relatives aux modifications des conditions initiales de composition, de fonctionnement et de durée de l'établissement public de coopération intercommunale,
- de l'adhésion de l'établissement à un établissement public,
- de la délégation de gestion d'un service public,
- des dispositions portant orientation en matière d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire et de politique de la ville.

Article 7 – Président

Le président est élu par le comité syndical pour un mandat de 2 ans renouvelable. Il est convenu d'une alternance entre la Communauté Urbaine, le Conseil Général et les autres intercommunalités. Le président convoque aux réunions du comité syndical et du bureau.

- Il dirige les débats et contrôle les votes.
- Il est chargé de suivre l'exécution des décisions prises par le comité syndical,
- Il ordonnance les dépenses et prescrit l'exécution des recettes du Syndicat,

- Il est chargé de l'administration et à ce titre, il recrute le personnel après création des postes par délibération du comité Syndicat,
- Il représente en justice le Syndicat,
- Le Président du Syndicat Mixte tient la comptabilité de l'engagement des dépenses dans les conditions fixées par l'article L 2342-2 du C.G.C.T. et l'arrêté ministériel du 26 avril 1996.

Article 8 – Directeur

Le directeur du Syndicat Mixte est soit recruté directement, soit mis à disposition par un membre du syndicat. Une convention règle les modalités pratiques de cette mise à disposition du directeur.

Sur délégation du président, il administre le Syndicat Mixte. Il prépare et exécute les décisions du comité syndical, et notamment il prépare le programme annuel des travaux à réaliser, et il assiste le président du Syndicat Mixte dans tous les actes pour lesquels il a reçu délégation du comité syndical.

- Il est associé au recrutement et à la gestion du personnel.
- Il dirige les services du Syndicat Mixte et est investi de l'autorité hiérarchique sur l'ensemble du personnel.
- Il assiste aux réunions du comité syndical et au bureau.

Article 9 – Comptable

Les fonctions d'agent comptable du Syndicat Mixte sont exercées par la personne désignée par Monsieur le Préfet sur proposition du Trésorier-payeur général. Il assiste aux réunions du comité syndical.

Article 10 – Budget

Le budget du Syndicat Mixte pourvoit aux dépenses de toutes natures imposées par l'exécution des missions constituant son objet.

Les recettes de ce budget comprennent :

1 – Contribution des membres

a – Missions de portée générale

Les contributions des membres adhérents destinées :

- d'une part, aux dépenses d'administration générale du Syndicat Mixte,
- d'autre part, à l'exécution de ses missions de portée générale définies à l'article 2-1

Le nombre de sièges détenus au sein du comité syndical par chaque collectivité territoriale ou établissement public membre du Syndicat Mixte est proportionnel à la contribution de cette collectivité ou de cet établissement au budget de ce syndicat. Le nombre de sièges détenus par chaque collectivité territoriale ou établissement public au sein du comité syndical ne peut excéder la majorité absolue du nombre de sièges.

Les contributions sont donc fixées comme suit :

- Communauté Urbaine du Grand Nancy 7/14ème
- Département de Meurthe-et-Moselle 6/14ème
- Communauté de Communes du Bassin de Pompey 1/14ème

b– Exploitation des lignes suburbaines

Le Syndicat est considéré comme l'autorité organisatrice des lignes qui relient un PTU à un autre périmètre de transport dans les limites territoriales du Syndicat.

En ce qui concerne le financement, les autorités organisatrices concernées par une ligne fixent d'un commun accord la grille de ventilation des dépenses et des recettes des services de cette ligne.

- **Liaison PTU Nancy PTU Pompey**

  - 1/3 Conseil Général
  - 1/3 Communauté Urbaine du Grand Nancy
  - 1/3 Communauté de Communes du Bassin de Pompey

- **Jusqu'au 31 décembre 2003**, la répartition du financement **des lignes 12 et 14** sera la suivante:

  - 1/2 Communauté Urbaine du Grand Nancy
  - 1/2 Conseil Général

- **A compter du 1er janvier 2004**, la répartition des dépenses pour **les lignes 12 et 14** sera la suivante :

  - 2/3 Conseil Général
  - 1/3 Communauté Urbaine du Grand Nancy

2) Le produit VT

L'institution du versement transport et la fixation de son taux seront établies dans les conditions définies par l'article L 5722.7 du code général des collectivités territoriales.

Pour que le Syndicat Mixte puisse bénéficier de ce versement transport, son institution et le taux de prélèvement devront être adoptés à l'unanimité des membres du comité syndical. Toute modification ultérieure de ce taux devra être approuvée de la même façon.

3) Le revenu des biens meubles ou immeubles appartenant ou concédés au Syndicat Mixte.

4) Toutes les sommes reçues en échange d'un service rendu.

5) Les subventions de fonctionnement et d'investissement en provenance de l'Etat, de collectivités territoriales ou de tous autres établissements publics et de l'union européenne.

6) Les produits des dons et legs.

7) Le produit des taxes, redevances et contributions correspondant aux services assurés.

8) Le produit des emprunts.

Copies du budget et des comptes du Syndicat Mixte seront adressées chaque année aux membres adhérents.

Article 11 – Adoption du budget

En application de l'art. 5722-1, faisant référence à l'art L. 2311 et suivants ainsi qu'a l'article L3312-1.

Dans un délai de deux mois précédant l'examen du budget, un débat a lieu au Syndicat Mixte sur les orientations budgétaires. Le projet de budget du Syndicat Mixte est préparé par le président du Syndicat Mixte qui est tenu de la communiquer aux membres du Syndicat Mixte avec les rapports correspondants, douze jours au moins avant l'ouverture de la première réunion consacrée à l'examen dudit budget.

Le budget et les budgets supplémentaires sont votés par le comité syndical. Ils se divisent en section de fonctionnement et section d'investissement. Les crédits sont votés par chapitre, et si le comité syndical en décide ainsi, par article. Toutefois, hors les cas où le Syndicat Mixte a spécifié que les crédits sont spécialisés par article, le président du Syndicat Mixte peut effectuer des virements d'article à article à l'intérieur du même chapitre dans la limite du cinquième de la dotation de ce chapitre.

Article 12 – Publicité des budgets et des comptes

En application de l'art. 5722-1 et de l'article L2313-1 :

Les budgets du Syndicat Mixte restent déposés au siège administratif de l'établissement et des personnes publiques morales membres où ils sont mis sur place à la disposition du public dans les quinze jours qui suivent leur adoption ou éventuellement leur notification après règlement par le représentant de l'Etat dans le département. Le public est avisé de la mise à disposition de ces documents par tout moyen de publicité au choix du président du Syndicat Mixte. Les documents budgétaires, sont assortis en annexe :

1 – de données synthétiques sur la situation financière du Syndicat Mixte,
2 – de la présentation consolidée des résultats afférents au dernier exercice connu du budget principal et des budgets annexes du Syndicat Mixte,
3 – des tableaux de synthèse des comptes administratifs afférents au dernier exercice connu des organismes de coopération intercommunale dont est membre le Syndicat Mixte,
4 – du bilan certifié conforme du dernier exercice connu des organismes dans lesquels le syndicat mixte détient une part du capital ou au bénéfice desquels le Syndicat Mixte a garanti un emprunt ou versé une subvention supérieure à 75 000 € ou représentant plus de 50% du budget de l'organisme.
5 – d'un tableau retraçant l'encours des emprunts garantis par le Syndicat Mixte ainsi que l'échéancier de leur amortissement,
6 – des comptes et des annexes produites par les délégataires de service public,
7 – du tableau des acquisitions et cessions immobilières mentionnées au c de l'article L 15233 Les documents visés au 1. font l'objet d'une insertion dans une publication locale diffusée dans les collectivités membres du Syndicat Mixte.

Article 13 – Adhésion ultérieure – retrait – modification des statuts

L'adhésion d'un nouvel organisme, le retrait d'un membre, ainsi que la modification des statuts, sont autorisés après:

- adoption à la majorité qualifiée des 6/9ème du comité syndical,
- notification de la décision du comité syndical aux exécutifs des organismes membres du Syndicat Mixte et consultation des organes délibérants de ces organismes dans les 3 mois.

La décision d'admission, de retrait ou de modification des statuts du syndicat sera prise en respectant les articles L 5211-17 à L 5211-19 du C.G.C.T.

Article 14 – Dissolution

La dissolution sera prononcée en application des articles L 5211-25-1, L 5211-26 et L 5212-33 du C.G.C.T.

ANNEXE 05 – STATUTS SMITAM (LE MANS)

28.2. 04-5779

Syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération mancelle (SMITAM) Création le 13/12/2004

DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES LOCALES

Bureau des Institutions Locales

Arrêté N° 04-5779

Syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération Mancelle (SMITAM) : création.

ARTICLE 1er – Est autorisée, entre la communauté urbaine du Mans et la communauté de communes de l'Antonnière la création d'un syndicat qui prend la dénomination de : « syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération mancelle (SMITAM) ». Le Périmètre sur lequel s'exercent les activités du syndicat est composé du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de Le Mans Métropole (LMM) et du Périmètre de Transports Urbains de la Communauté de Communes de l'Antonnière (CCA).

ARTICLE 2 - OBJET : Le syndicat mixte a pour objet :

a) l'organisation par le SMITAM d'un service public régulier de transport entre les deux autorités organisatrices de transport, LMM et la CCA, sur les bases de la ligne de l'Antonnière actuellement gérée par la CCA. Une évolution pourra être envisagée notamment en liaison avec la mise en service du tramway et de la restructuration du réseau bus de LMM. La CCA envisage pour sa part une desserte intérieure des communes la composant.
b) la coordination des services organisés par les autorités organisatrices de transport ;
c) la mise en place d'un système d'information à l'attention des usagers ;
d) la recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

ARTICLE 3 – DUREE : Le syndicat est institué pour une durée illimitée. Toutefois, en cas de suppression de la ligne de l'Antonnière pour quelque raison que ce soit, le syndicat est dissous de plein droit. Les frais liés à la dissolution ou à la fermeture de cette ligne pour quelque raison que ce soit seront assurés par la communauté de communes de l'Antonnière, les autres dépenses se faisant selon les clés de répartition prévues par l'article 5c.

ARTICLE 4 – SIEGE SOCIAL : Le siège du syndicat mixte est fixé à la communauté de communes de l'Antonnière – rue des Jonquilles – Mairie de La Milesse – 72 650 La Milesse.

ARTICLE 5 – Monsieur le Trésorier du Mans-Ouest est désigné comptable du syndicat.

ARTICLE 6 – COMITE SYNDICAL : Le syndicat est administré par un comité comprenant :
- 3 délégués titulaires de la communauté de communes de l'Antonnière, et 3 délégués suppléants appelés à siéger au comité avec voix délibérative en cas d'empêchement du ou des délégués titulaires ;

- 3 délégués titulaires de Le Mans Métropole et 3 délégués suppléants appelés à siéger au comité avec voix délibérative en cas d'empêchement du ou des délégués titulaires.
Les délibérations sont prises à la majorité absolue conformément à l'article L 2121-20 du CGCT.

ARTICLE 7 – BUREAU : Le comité élit, parmi ses membres, un bureau qui comprend :
1 Président
2 Vice-présidents
1 Secrétaire

ARTICLE 8 – RESSOURCES : Les ressources du Syndicat sont les suivantes :
a) le Versement Transport Additionnel (VTA) résultant de l'article 112 de la loi SRU. Il est rappelé que le mécanisme de calcul du VTA ne permet pas au Syndicat (SMITAM) de prélever du VTA sur le PTU de LMM. Le Syndicat pourra prélever du VTA sur le PTU de la CCA dans la limite d'un taux de 0,50 % selon la réglementation en vigueur.
b) la participation de la communauté de communes de l'Antonnière destinée à financer le coût de la ligne de l'Antonnière (cf. article 2a). Sauf délibération expresse de sa part, Le Mans Métropole ne participe pas au financement de l'équilibre de cette ligne.
c) la participation de ses membres destinée au financement des dépenses autres que celles liées à l'article 2a, sur la base suivante: communauté de communes de l'Antonnière 50 % Le Mans Métropole 50 %.
d) les subventions et les aides de l'Etat et de tous organismes publics ou privés.

Le Préfet,
Par délégation, le Secrétaire Général :
Martin JAEGER

ANNEXE 06 – STATUTS SMTCH (HÉRAULT)

Statuts du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault

PREAMBULE

Le Département et les Communautés d'agglomération du département de l'Hérault, conscients de l'importance fondamentale des services de transports publics de voyageurs dans l'exercice de leurs missions d'aménagement du territoire, ont décidé de s'associer, afin de mettre en commun leurs efforts et les moyens nécessaires à l'exercice d'une véritable complémentarité de leurs réseaux de transports publics de voyageurs.

La loi du 13 décembre 2000, dite loi SRU, encourage les différentes autorités organisatrices de transport à se regrouper au sein d'un Syndicat mixte, afin de proposer une offre de transport complémentaire et de coordonner les services qu'elles organisent.

Le Département de l'Hérault, autorité organisatrice de transport sur la partie du territoire départemental comprise en dehors des agglomérations, et les Communautés d'Agglomération, autorités organisatrices sur les territoires communautaires partagent le même souci de mettre en commun les moyens nécessaires pour une véritable complémentarité des réseaux de transports publics. Cette complémentarité est à instaurer, aux lieu et place de leur seule juxtaposition, aux fins d'améliorer la performance de leurs réseaux de transports respectifs. Elle doit permettre d'optimiser les services organisés selon le principe de recherche du meilleur service de transport collectif, aux meilleures conditions économiques, tant pour les autorités organisatrices que pour les usagers.

Economiser le temps, l'espace, l'environnement tout en respectant le libre choix de chacun en matière de mode de transport ; apporter les réponses appropriées face à la croissance des agglomérations et à l'augmentation des besoins de mobilité : tels sont les grands enjeux de la politique de transports des Communautés d'Agglomération.

Dans ce cadre, conformément aux objectifs impartis aux Plans de Départements Urbains qui visent au renforcement de l'offre globale de transports en commun, la poursuite de la politique en matière de développement des transports publics est caractérisée par la volonté des Communautés d'Agglomération, en concertation avec les acteurs économiques et sociaux et les représentants des usagers, de :

- Favoriser l'accessibilité de tous les pôles d'attractions, d'activités et d'habitat,
- Participer à la cohésion sociale, notamment par la mise en œuvre d'une politique tarifaire sociale,
- Accompagner le développement des agglomérations,
- Améliorer la qualité et préserver l'environnement,
- Optimiser les moyens des autorités organisatrices en matière de transports publics

Suivant ainsi sa mission d'aménagement du territoire définie dans son projet Hérault 2005, le Département a proposé aux Communautés d'agglomération du Département, chacune Autorité organisatrice de transport urbain pleinement compétente sur leur territoire, de s'associer au sein

d'un Syndicat mixte de transport, selon les modalités décrites dans la loi « solidarité et renouvellement urbain »

Les présents statuts définissent les modalités de création, de fonctionnement et les champs de compétences de Hérault transport, les champs de compétences du Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault, créé sur l'initiative des collectivités associées : le Département de l'Hérault, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, la Communauté d'agglomération de Béziers-Méditerranée, la Communauté d'agglomération du Bassin de Thau et la Communauté d'agglomération d'Hérault Méditerranée (ci après désignées les Communautés d'agglomération).

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

TITRE I -DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : DENOMINATION

En application des dispositions de l'article 30-I de la loi du 30.12.1982 dite LOTI, il est constitué un Syndicat Mixte des Transports en commun dénommé « Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault » désigné par la suite dans les statuts par le « Syndicat Mixte ». Le Syndicat mixte est un établissement public administratif.

ARTICLE 2 : CONSTITUTION

Le Syndicat mixte est constitué entre :

Le Département de l'Hérault

D'une part

Et :

- La Communauté d'Agglomération de Montpellier,
- La Communauté d'Agglomération de Béziers-Méditerranée,
- La Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau
- La Communauté d'Agglomération d'Hérault-Méditerranée,

D'autre part.

Il est régi par les dispositions précitées de la LOTI et par les articles L.5721-1 à L.5721-7, ainsi que par celles des articles L.5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

ARTICLE 3 : DUREE ET SIEGE

Le Syndicat est institué pour une durée illimitée. Le siège du Syndicat est fixé : Avenue du Professeur VIALA, Parc Euromédecine 2, CS 34303, 34193 Montpellier Cedex 5. Il pourra être déplacé sur décision du Comité Syndical.

ARTICLE 4 : ADHESION ET RETRAIT DU SYNDICAT-MODIFICATION DES STATUTS

D'autres autorités organisatrices peuvent adhérer au Syndicat. L'adhésion et le retrait du syndicat se

font selon la procédure suivante :

- Délibération de l'autorité organisatrice sollicitant son adhésion ou son retrait,
- Délibération du Comité syndical prise à la majorité des 2/3,
- Délibération de chaque conseil des collectivités membres du Syndicat Mixte
- Arrêté préfectoral constatant la nouvelle composition du syndicat.

De la même manière toute modification statutaire nécessitera une délibération du Conseil Syndical, prise à la majorité des 2/3, puis des délibérations concordantes de chaque membre.

ARTICLE 5 : DISSOLUTION

Le Syndicat peut être dissous dans les conditions de l'article L.5721-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Il peut être dissous d'office ou à la demande des personnes morales qui le composent, par décret pris sur l'avis conforme du Conseil d'Etat.

Lorsque la demande de dissolution du Syndicat mixte est présentée à l'unanimité de ses membres, la dissolution est prononcée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département siège du Syndicat.

TITRE II – OBJET-COMPETENCES/PERIMETRE

ARTICLE 6 : OBJET

Le syndicat mixte est créé pour remplir les missions et exercer les compétences définies par l'article 30-I de la loi du 30.12.1982 dite LOTI :

Le Syndicat a pour mission de :

- Coordonner l'ensemble des services organisés par les Collectivités adhérentes à destination des usagers de transport collectif,
- Mettre en place un système d'information à destination des usagers,
- Rechercher la création d'une tarification coordonnée ainsi que des titres de transport uniques ou unifiés.

En outre, les adhérents lui transfèreront obligatoirement l'organisation des transports publics non urbains de voyageurs et l'organisation du transport de scolaires.

L'équilibre économique des lignes urbaines et des lignes non urbaines doit être préservé.

Les projets d'extension ou d'adaptation des services et les décisions tarifaires du syndicat mixte sont soumis à l'avis préalable des autorités organisatrices concernées.

ARTICLE 7 : PERIMETRE DU SYNDICAT

La compétence territoriale du syndicat s'étend à tout le Département de l'Hérault

ARTICLE 8: CONSEQUENCES DU TRANSFERT DES COMPETENCES

Article 8-1 : Mise à disposition des biens et des moyens

Conformément aux dispositions de l'article L.5721-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, le transfert de compétences tel que prévu à l'article « Objet » des statuts, entraîne de plein droit et dès sa date de création, le transfert au Syndicat, de l'ensemble des moyens utilisés par les adhérents à la date du transfert pour l'exercice de ces compétences.

Les modalités de transfert de compétence liées à l'organisation des transports publics non urbains de voyageurs et à l'organisation du transport des scolaires font l'objet de conventions particulières entre le Syndicat Mixte et les autorités organisatrices membres.

La mise à disposition des moyens matériels sera constatée par procès-verbal contradictoire entre le Syndicat et la Collectivité concernée.

Article 8-2 : Sort des contrats en cours (à l'exception des délégations de service public)

Les contrats en cours sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties.

La substitution du Syndicat aux contrats conclu par ses membres, n'entraîne aucun droit à résiliation ou indemnisation au profit de leurs cocontractants.

La collectivité qui transfère la compétence afférente s'engage à informer ses cocontractants de cette substitution conformément aux dispositions de l'article L.5721-6-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Article 8-3 : Sort des délégations de service public

La gestion des contrats de délégation de service public sur le périmètre des communautés d'agglomération et dans le cadre de leur compétence transport reste à la charge des communautés d'agglomération.

En application des articles 8-1 et 8.2, le syndicat utilise les moyens existants des réseaux urbains pour assurer le transport des scolaires. Les éventuels moyens complémentaires seront apportés par le syndicat mixte dans le respect des prérogatives de chaque autorité organisatrice. En conséquence, le syndicat mixte et les autorités urbaines conviennent des modalités d'utilisation du réseau.

Les autorités urbaines fourniront notamment annuellement au syndicat à la fois les éléments prévisionnels nécessaires à l'élaboration de son budget et les éléments issus de sa certification des comptes. Les communautés d'agglomération communiquent, de plus, les règles de tarification et de compensation tarifaire. La répartition des dépenses sera faite conformément aux dispositions de l'article 21.

Le syndicat et l'autorité urbaine conviennent des modalités de rémunération des transporteurs suites aux évolutions des moyens mis en place et de la tarification.

TITRE III – ORGANISATION ADMINISTRATIVE

CHAPITRE 1 : LE COMITE SYNDICAL

ARTICLE 9 : DESIGNATION DES DELEGUES DU COMITE SYNDICAL

Le Syndicat est administré par un Comité dont les délégués sont élus en leur sein par les assemblées délibérantes de ses membres, suivant des modalités qui leurs sont propres. Les collectivités membres désignent pour chacun des sièges dont elles disposent, des délégués titulaires et suppléants. Le délégué empêché d'assister à une réunion du Comité syndical peut donner pourvoir à un autre membre du Comité syndical. Chaque membre du Comité syndical ne peut être porteur que d'un seul pouvoir.

Les conditions d'éligibilité, d'inéligibilité et les incompatibilités sont celles prévues par les articles L.44 à L.46, L.228 à L.237 et L.239 du Code électoral.

ARTICLE 10 : REPARTITION DES SIEGES

Le Comité comprend à la date de création du Syndicat N délégués correspondant à deux collèges :

Le Département qui transfère toute sa compétence transport a droit à 18 sièges.
Les 12 sièges des communautés d'agglomération se répartissent au prorata de leurs poids démographiques.
Chaque Communauté d'agglomération a droit au moins à un siège.

A la date de création du Syndicat, les sièges sont répartis de la façon suivante :

- Pour le Département : 18 représentants,
- Pour la Communauté d'agglomération de Montpellier : 6 représentants,
- Pour la Communauté d'agglomération de Béziers-Méditerranée : 3 représentants,
- Pour la Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau, 2 représentants,
- Pour la Communauté d'Agglomération d'Hérault-Méditerranée, 1 représentant.

ARTICLE 11: ATTRIBUTIONS DU COMITE SYNDICAL

En tant qu'organe délibérant du Syndicat mixte, il est à ce titre, seul chargé :

- d'élaborer et de voter le budget, ainsi que de l'institution et de la fixation des taux ou tarifs des taxes et redevances,
- de l'approbation du compte administratif,
- des dispositions à caractère budgétaire prise à la suite d'une mise en demeure intervenue en l'application de l'article L.1612-15 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- des décisions relatives aux modifications statutaires,
- des décisions relatives aux contrats de toute nature,
- approuver le règlement intérieur,
- étudier les propositions des commissions thématiques,
- d'élaborer le règlement de Transport scolaire.
- de régler par ses décisions toutes les affaires

ARTICLE 12: DECISIONS DU COMITE SYNDICAL

Conformément à l'article 4, les délibérations à caractère statutaire sont prises à la majorité des 2/3 des délégués membres du comité syndical. L'ensemble des autres décisions est pris à la majorité simple.

CHAPITRE 2 : LES COMMISSIONS THEMATIQUES

ARTICLE 13 : ATTRIBUTIONS

Le Comité syndical peut mettre en place des commissions thématiques chargées d'étudier et de lui proposer tous sujets relevant de leurs compétences. Chaque membre du Comité syndical peut participer aux réunions des commissions thématiques. Le nombre, le fonctionnement et la périodicité des réunions des commissions thématiques sont déterminés par le règlement intérieur du Syndicat mixte.

CHAPITRE 3 : LE PRESIDENT

ARTICLE 14 : FONCTIONS

Le Président est l'exécutif du Syndicat. A ce titre, il exerce les attributions suivantes :

- il convoque les réunions du Comité syndical,
- il fixe l'ordre du jour des réunions du Comité,
- il préside les réunions du Comité,
- il prépare et exécute les délibérations du Comité,
- il est l'ordonnateur des dépenses et prescrit l'exécution des recettes,
- il signe les marchés et/ou conventions,
- il est le chef des services du Syndicat ;
- il le représente en justice,
- il nomme aux emplois créés par le Syndicat.

Il peut néanmoins déléguer par arrêté, sous sa surveillance et sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses fonctions à un vice-président délégué. Ces délégations subsisteront tant qu'elles ne seront pas rapportées.

A partir de l'installation de l'organe délibérant jusqu'à l'élection du Président, les fonctions seront temporairement assurées par le doyen d'âge.

ARTICLE 15 : ELECTION DU PRESIDENT ET DES VICE-PRESIDENTS

Le Président est élu par le Comité syndical à la majorité absolue et au scrutin secret. Si après deux tours de scrutin, aucun candidat n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative.

Le Président est assisté d'un ou plusieurs vice-présidents, élus selon les mêmes modalités. Leur nombre est fixé par le comité syndical.

CHAPITRE 4 : LE BUREAU

ARTICLE 16 : COMPOSITION

Le Bureau est composé du Président et des vice-présidents. Sa composition est fixée par le comité syndical.

ARTICLE 17 : ATTRIBUTION

Le Bureau exerce les attributions que pourra lui déléguer le comité syndical, à l'exception des attributions en matière budgétaire, financière, tarifaire et de création de services qui relèvent des décisions du comité syndical. Le bureau rend compte de ses décisions à chaque séance du comité syndical.

CHAPITRE 5 : REGLEMENT INTERIEUR

ARTICLE 18: ELABORATION DU REGLEMENT INTERIEUR

Le Comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement ainsi que le fonctionnement et les attributions des commissions thématiques.

TITRE IV – DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 19 : RESSOURCES DU SYNDICAT

Les recettes du Syndicat comprennent :

- la participation financière des collectivités membres,
- le versement transport additionnel prélevé en application de l'article L.5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- les dotations et subventions publiques afférentes à l'exercice des compétences transférées,
- les recettes commerciales dont les participations financières des familles au transport scolaire et toute autre recette,

ARTICLE 20 : DEPENSES DU SYNDICAT

Les dépenses comprennent :

- les dépenses d'investissement et de fonctionnement
- toutes les dépenses liées au domaine de compétence des présents statuts. Les dépenses seront budgétairement présentées de façon à distinguer chaque compétence selon les articles 6 et 7 des présents statuts.

ARTICLE 21 : CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES MEMBRES

Les collectivités adhérentes transfèrent au syndicat les compétences et missions qui constituent son objet social.

En conséquence, Chaque collectivité versera au Syndicat une contribution annuelle comportant :

- une participation, au prorata de la répartition des sièges au comité syndical, au fonctionnement du syndicat et à l'exercice des missions de coordination des services, de mise en place d'un système d'information des usagers et de recherche de la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés
- une participation représentative du montant des charges liées à l'exercice des compétences et services qu'elle lui aura transférés. La charge du transport des scolaires en milieu urbain et son évolution sera répartie de la façon suivante : 62 % pour les Communautés d'agglomération et 38 % pour le Département de l'Hérault. Ces prorata sont fixés eu égard aux deux principes dont le syndicat mixte se porte garant : l'utilisation des moyens des réseaux urbains et la libre circulation des usagers scolaires sur les réseaux de transports.
- La charge des transports non urbains sera entièrement financée par une participation départementale
- Une contribution volontaire aux dépenses d'investissements que le syndicat aura décidé de réaliser pour les collectivités qui en auront fait la demande.
- Le montant des contributions sera décidé au moment de la création du Syndicat mixte et annexé aux présents statuts.

TITRE V : AGENTS DU SYNDICAT

ARTICLE 22 : LE COMPTABLE PUBLIC

Les fonctions de trésorier du syndicat sont exercées par un comptable du Trésor désigné par le Trésorier Payeur Général de l'Hérault.

TITRE VI : MODIFICATION DES STATUTS

ARTICLE 23 : MODALITES DE MODIFICATION

Les modifications statutaires sont décidées à la majorité des 2/3 des membres qui composent le Comité syndical.

Les délibérations du comité syndical qui adopteront les projets de modification statutaires sont soumises à l'approbation, dans les mêmes termes, de toutes les assemblées délibérantes des collectivités membres du syndicat mixte.

ANNEXE 07 – SYMITAM (ALPES-MARITIMES)

SYNDICAT MIXTE
DE COORDINATION TRANSPORT
DES ALPES MARITIMES

STATUTS

PREAMBULE

Considérant les nouvelles dispositions de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,

Considérant le besoin de coordination existant entre les différents modes de transport collectif ferroviaires et routiers, qu'ils soient urbains ou interurbains,

Considérant les articles L 5721-1 à 1 5721-7 et les articles L 5722-1 à L5722-8 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Il est formé entre les membres désignés à l'article 2 ci-après un syndicat mixte dont les statuts sont les suivants.

ARTICLE 1 -OBJET

Le Syndicat a pour objet la coordination multimodale des déplacements par transport public dans les Alpes-Maritimes.

Ses compétences obligatoires concernent :

- la coordination des services de transport organisés par ses membres,
- la mise en place et la gestion du système d'information multimodale concernant les services de transport public desservant les Alpes-Maritimes,
- la mise en place et gestion du système de tarification et de billettique multimodale

En outre, le Syndicat pourra, en lieu et place des Autorités Organisatrices associées au sein du Syndicat qui l'auront décidé, assurer selon des modalités qui seront définies d'un commun accord :

- d'une part l'organisation de services publics réguliers, y compris de navettes maritimes, ou de services à la demande,
- d'autre part, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

ARTICLE 2 -COMPOSITION

Les membres du Syndicat sont les Autorités Organisatrices de Transport suivantes :

- le Département des Alpes-Maritimes,
- la Communauté de l'Agglomération Nice Côte d'Azur,
- la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis,
- la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française,
- le Syndicat Intercommunal des Transports Publics Cannes -le Cannet - Mandelieu La Napoule (S.I.T.P.),
- le Syndicat BUS VARMER,
- le Syndical mixte SIILLAGES

Pourront adhérer au Syndicat les nouvelles Autorités Organisatrices de Transport qui se constitueraient dans les Alpes-Maritimes. Le Comité syndical, saisi d'une demande d'adhésion, accepte la candidature d'une nouvelle Autorité Organisatrice à la majorité des 3/4 des voix exprimées.

Dans le cas où un des membres perdrait la qualité d'Autorité Organisatrice de Transport, pour quelle que cause que ce soit il cesserait automatiquement d'être membre du Syndicat Mixte.

ARTICLE 3 -DÉNOMINATION

Le Syndicat Mixte est dénommé « Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes »
(SYMITAM).

Dans la suite des présents statuts, le Syndicat Mixte est désigné par le terme « le Syndicat ».

ARTICLE 4 -DUREE -SIEGE

Le Syndicat est institué pour une durée illimitée.

Le siège social du Syndicat est situé 400 Promenade des Anglais 06200 Nice.

ARTICLE 5 -COMPETENCE TERRITORIALE

La compétence territoriale du Syndicat s'étend sur le département des Alpes-Maritimes.

ARTICLE 6 -ADMINISTRATION

6.1 COMPOSITION DU COMITÉ SYNDICAL

Le Syndicat est administré par un Comité syndical composé de délégués désignés par les assemblées délibérantes de chacun des membres selon les modalités qui leur sont propres.

Les Autorités Organisatrices de Transport membres désignent pour chacun des sièges dont elles disposent des délégués titulaires et délégués suppléants.

Le Comité comprend à la date de création du syndicat 17 sièges, soit 17 délégués répartis comme suit:

	Titulaires	Suppléants
Département des Alpes-Maritimes	5	5
CANCA	5	5
CASA	2	2
SITP	2	2
CARF	1	1
SILLAGES	1	1
BUS VARMER	1	1

6.2 FONCTIONNEMENT DU COMITE SYNDICAL

Le Comité syndical délibère à la majorité simple des voix exprimées, à l'exception du vote du budget où les délibérations sont prises à la majorité des 3/4 des voix exprimées et de l'instauration du Versement Transport Additionnel où les délibérations sont prises à l'unanimité des voix exprimées.

Le délégué suppléant est appelé à siéger au Comité syndical avec voix délibérative, en cas d'empêchement du délégué titulaire. Tout délégué titulaire, en cas d'absence de son délégué suppléant, peut donner à un autre délégué titulaire de son choix un pouvoir écrit pour voter en son nom. Un même délégué ne peut être porteur que d'un pouvoir.

Le Comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre, sur convocation du Président, adressée à chacun de ses membres avec un préavis minimal de **10 jours francs.** En cas d'urgence, ce délai peut être réduit à 3 jours francs. Le Président en rend compte dès l'ouverture de la séance au Comité syndical qui se prononce sur l'urgence. Le quorum est fixé à la moitié des délégués. En l'absence de quorum, une nouvelle réunion est convoquée par le Président dans un délai de 8 jours. Aucun quorum n'est alors exigé.

Le Comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande du Président ou du tiers au

moins de ses membres, sur convocation du Président.

Il peut s'adjoindre, en tant que de besoin, toute personne compétente pour participer avec voix consultative à ses travaux.

Le Préfet convoque le premier Comité syndical.

6.3 PRESIDENT ET VICE-PRÉSIDENTS

Le Comité syndical élit en son sein, au scrutin uninominal majoritaire à 2 tours, un Président pour un mandat de 3 ans renouvelable.

Le Président convoque le Comité syndical.

Il reçoit délégation du Comité syndical pour assumer les tâches exécutives dans les conditions fixées par délibération de ce dernier.

Le Président est assisté de plusieurs vice-présidents, élus selon les mêmes modalités. Leur nombre est fixé par le comité syndical.

6.4 BUREAU

Le Bureau est composé du Président et des vice-présidents. Sa composition est fixée par le Comité syndical.

Chaque membre du Syndicat dispose d'au moins un représentant au Bureau avec une fonction de vice-président.

Le Bureau exerce les attributions que pourra lui déléguer le Comité syndical à l'exception des attributions en matière budgétaire, financière et tarifaire qui relèvent des décisions du Comité syndical.

Le Bureau rend compte de ses décisions à chaque séance du Comité syndical.

6.5 RÉGLEM£NT INTÉRIEUR

Le Comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement.

ARTICLE 7-DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1 RESSOURCES DU SYNDICAT

Les ressources du Syndicat comprennent sans nécessairement s'y limiter -.

- les contributions des collectivités membres, la contribution de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et, le cas échéant, du Syndicat Mixte Méditerranée Alpes, associés par convention au fonctionnement et aux actions du Syndicat des subventions publiques, des contributions ou fonds de concours qui lui seraient apportés par les collectivités locales, établissements publics et sociétés nationales, ainsi que par toutes les personnes publiques ou privées intéressées,
- le produit des emprunts que le Syndicat sera autorisé à contracter,
- le produit de la vente de ses biens, meubles et immeubles,
- les revenus nets de ses biens, meubles et immeubles,
- éventuellement le Versement Transport Additionnel que le Syndicat peut instituer en application du Code Général des Collectivités Territoriales.

7.2 DEPENSES DU SYNDICAT

La comptabilité du Syndicat distingue les dépenses au titre des compétences obligatoires de celles engagées au titre des autres missions.

Les dépenses comprennent les &dis de fonctionnement de la structure ainsi que l'ensemble des dépenses engagées au titre des compétences obligatoires et des autres missions.

Les dépenses liées à l'exercice des autres missions font l'objet d'une identification individualisée.

7.3 **CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS MEMBRES**

Les clés de répartition des contributions versées par les membres au titre de l'exercice des compétences obligatoires et de la couverture des finis de fonctionnement sont fixées statutairement pour les 2 premières années comme suit:

- 1/3 pour le département
- 2/3 pour les Autorités Organisatrices de Transport Urbain.

La répartition entre les Autorités Organisatrices de Transport Urbain est la suivante :

- CANCA 50%
- CASA 20%
- CARF 5%
- SITP 13 %
- Sillages 9%
- Bus Varmer 3%

Les clés de répartition financière pour les Autorités Organisatrices de Transport Urbain sont calculées par rapport aux 2 critères suivants pondérés de manière équivalente, la population - recensement **1999** et l'assiette du versement transport - données **2003.**

Ces clés de répartition entre AOTU, sauf décision du Comité syndical, seront réactualisées à partir de la 3ème année, sur la base de l'assiette du versement transport de l'année N-2, ainsi que sur les dernières données de population connues (INSEE).

Ces contributions constituent des dépenses obligatoires pour l'ensemble des membres.

Les financements au titre des dépenses liées à l'exercice des compétences autres que obligatoires font l'objet d'une identification individualisée avec signature de conventions spécifiques entre le Syndicat et ses membres.

ARTICLE 8 - COMPTABILITÉ

La gestion comptable du Syndicat est assurée par le comptable du trésor compétent.

ARTICLE 9 - MODIFICATIONS STATUTAIRES

Toute décision de modification statutaire doit être prise à la majorité des 3/4 des délégués présents du Comité syndical, sous réserve des dispositions prévues à l'article 6.2, 1 " alinéas.

ARTICLE 10 - DISSOLUTION

En cas de dissolution, les actifs et reliquats financiers sont partagés au prorata des apports.

ARTICLE 11 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Pour toutes les dispositions concernant le fonctionnement du Syndicat qui ne seraient pas définies dans les présents statuts, le Syndicat est soumis aux dispositions des articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

ANNEXE 08 – SMTCO (OISE)

Version du 04/10/06

SYNDICAT MIXTE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS
DE L'OISE
(S.M.T.C.O.)

STATUTS

Préambule :

Considérant les dispositions de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et renouvellement urbains,

Considérant le besoin de développement des transports collectifs,

Considérant la nécessité d'une coordination entre les différents modes de transports collectifs,

Il est constitué entre les membres désignés à l'Article 1 ci-après, un Syndicat Mixte de Transport dont les statuts sont les suivants :

Article 1 – Composition

Sont membres du Syndicat Mixte en tant qu'autorité organisatrice de transport (A.O.T.) au sens de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 dite LOTI, les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale dont la liste figure en annexe A des présents statuts.

D'autres autorités organisatrices pourront adhérer au Syndicat Mixte selon les modalités prévues à l'article 6 des présents statuts.

Article 2 – Dénomination

Le Syndicat Mixte est dénommé : « **Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise** » **(S.M.T.C.O.)**.

Le Syndicat Mixte est un établissement public en vertu de l'article L.5721-1 du Code Général des Collectivités Territoriales. Il est soumis aux dispositions des articles L.5721-2 à L.5722-8 du Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T.).

Article 3 – Siège

Le siège du Syndicat Mixte est fixé au 1, rue Cambry -60024 BEAUVAIS cedex-
Il pourra être déplacé sur décision du Comité Syndical.

Article 4 – Objet

Le Syndicat Mixte a pour objet de favoriser le développement des transports en commun et leur intermodalité.

Article 5 – Durée

Le Syndicat Mixte est institué pour une durée illimitée. Il peut toutefois être dissous dans les conditions prévues à l'article L.5721-7 et suivants du C.G.C.T.

Article 6 – Procédures d'adhésion ou de retrait du Syndicat Mixte

L'adhésion d'une nouvelle autorité organisatrice et, a contrario, le retrait d'un membre du Syndicat Mixte, sont autorisés après réalisation des conditions cumulatives suivantes :

- Exposé des motivations justifiant l'entrée ou le départ du Syndicat Mixte, en Comité syndical
- Adoption de la décision à la majorité des 2/3 des suffrages exprimés du Comité syndical
- Notification de la décision du Comité syndical aux exécutifs des organismes membres du Syndicat Mixte

Le retrait s'effectue dans les conditions fixées par l'article L.5721-6-2 et suivants du C.G.C.T.

Article 7 – Missions et Compétences

7-1 – Compétence territoriale

La compétence territoriale du Syndicat Mixte s'étend à tout le département de l'Oise.

7-2 Compétences du Syndicat Mixte

Le Syndicat Mixte est chargé de :

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

Le Syndicat Mixte peut apporter un concours financier à la mise en œuvre par ses membres, ou leurs partenaires délégués par convention, de nouveaux services de transports en commun ou l'amélioration de services existants présentant un intérêt syndical.

Le Syndicat Mixte peut également agir pour le développement et la mise en œuvre de coopérations avec les régions, départements et communes limitrophes ou leurs établissements publics compétents en matière de transports collectifs.

<u>Article 8</u> – Organisation Générale

8-1 – Composition du Comité syndical

Le Syndicat Mixte est administré par un Comité syndical composé de délégués désignés par les collectivités et les établissements publics adhérents.

A la création du syndicat, la répartition des sièges au sein du Comité syndical est fixée comme suit :

- 4 membres et leur suppléant respectif pour le Département de l'Oise
- 4 membres et leur suppléant respectif pour la Région Picardie
- 3 membres et leur suppléant respectif pour chaque Communauté d'Agglomération
- 3 membres et leur suppléant respectif pour les Communautés de Communes supérieures ou égales à 60.000 habitants
- 1 membre et son suppléant pour les Communautés de Communes inférieures à 60.000 habitants
- 1 membre et son suppléant pour chaque commune.

Le ou les délégués au Comité syndical et les suppléants sont élus en leur sein par chacune des assemblées délibérantes des collectivités et des établissements publics adhérents.

La durée du mandat de chaque délégué suit celle du mandat au titre duquel il siège.

En cas de vacance des sièges réservés à une collectivité ou un établissement public, l'Assemblée délibérante procède au remplacement dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle la vacance a été constatée.

En aucun cas, le nombre de sièges détenus par une autorité organisatrice au sein du Comité syndical ne peut excéder la majorité absolue du nombre total de sièges.

8-2 – Fonctionnement du Comité syndical

8-2-1 – Modalités de réunion du Comité syndical

Le comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre sur convocation du Président, adressée par tout moyen vérifiable à chacun des membres, au moins dix jours avant la date de réunion.

Un ordre du jour relatif aux affaires soumises au vote ainsi que les rapports de présentation des délibérations doivent être adressés au moins cinq jours avant la date de la réunion, aux membres du Comité syndical.

Le Comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande du tiers au moins de ses membres.

Les séances du Comité syndical sont publiques sauf décision de huis clos prise, sans débat, à la majorité absolue de ses membres présents ou représentés, sur proposition de cinq membres ou du président.

8-2-2 – Modalités de délibération au sein du Comité syndical

Le Comité syndical ne délibère valablement que lorsque la majorité de ses membres en exercice est présente.

Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, le Comité syndical est convoqué à au moins trois jours d'intervalle. Il délibère alors valablement sans condition de quorum.

Les séances sont présidées par le Président ou, s'il est empêché, par un Vice-président dans l'ordre des nominations.

Au début de chaque séance, le Comité syndical nomme un secrétaire de séance.

Les délibérations sont prises à la majorité qualifiée des deux tiers des suffrages exprimés.

En cas de partage égal des votes, le Président a voix prépondérante.

Les membres suppléants peuvent assister aux sessions du Comité syndical, en même temps que leurs titulaires respectifs. Ils n'ont dans ce cas que voix consultative.

Le vote a lieu au scrutin public à main levée. Le procès-verbal des délibérations comporte le nom des votants et l'indication du sens de leur vote.

Toutefois, il est voté au scrutin secret :

- Lorsqu'un tiers des membres présents le demande,
- Pour l'élection du Bureau.

Les délibérations
Les délibérations sont signées par le Président ou son représentant, puis transmises aux membres titulaires et suppléants du Comité syndical.

Les délibérations font l'objet de la publicité règlementaire prévue par els textes en vigueur.

8-2-3 – Dispositions particulières

Un membre titulaire empêché d'assister à une séance peut :

- Soit être représenté par son suppléant
- Soit donner à un membre du comité syndical de son choix, pouvoir écrit de voter en son nom.

Un même membre ne peut être porteur que d'un seul pouvoir. Le pouvoir est toujours révocable.

8-3 – Exécutif syndical

Le Comité syndical doit élire en son sein, au scrutin secret et à la majorité absolue, un Président ainsi que des Vice-présidents.

Pour chaque élection, si après deux tours de scrutin, aucun des candidats n'a obtenu la majorité absolue, il est procédé à un troisième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative. En cas d'égalité des suffrages, le candidat le plus âgé est déclaré élu.

Le Président et les Vice-présidents sont élus pour un mandat de trois ans renouvelable.

8-3-1 – Missions du Président

Le Président convoque les différentes sessions du Comité syndical et arrête l'ordre du jour. Il ouvre la séance, dirige les débats et les déclare clos lorsque l'ordre du jour est épuisé.

Le Président a seul la police de l'assemblée.

Le Président exerce ses fonctions dans les conditions prévues à l'article L.1424-30 du CGCT. Dans ce cadre, il peut recevoir délégation du Comité syndical.

Le Président est assisté de plusieurs Vice-présidents. Leur nombre est fixé par le Comité syndical.

8-3-2 – le Bureau

Le Bureau est composé du Président et des Vice-présidents.

Le Bureau exerce les attributions qui pourront lui être déléguées par le Comité syndical, à l'exception des délibérations budgétaires qui relèvent du Comité syndical.
Les réunions du Bureau ne sont pas publiques.
Le Bureau rend compte de ses décisions à chaque séance du Comité syndical.

8-4 Règlement intérieur

Le Comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement.

<u>Article 9</u> – Engagements

Les autorités adhérentes ou les bénéficiaires d'aides s'engagent à fournir au syndicat mixte toutes les données horaires, tarifaires et les points d'arrêt géolocalisés des dessertes ainsi que leur mise à jour en temps réel, par des moyens technologiques compatibles avec le système informatisé de gestion de centrale d'information et de réservation du syndicat mixte.

<u>Article 10</u> – Comité des Partenaires du Transport Public

Il est institué auprès du Syndicat Mixte, un Comité des Partenaires du Transport Public tel que défini à l'article 30-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 dite loi d'orientation des transports intérieurs.

Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transport proposées par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs et notamment d'associations de personnes handicapées.

Article 11 – Modifications statutaires

Toute décision de modification statutaire, autre que celle prévue à l'article 6, doit être votée à la majorité des deux tiers des membres du Comité syndical (article L.5721-2-1 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Article 12 – Moyens

Pour son fonctionnement propre, le Syndicat Mixte donne la priorité à la mutualisation des moyens administratifs existant chez ses membres, en application de l'article L.5721-9 du C.G.C.T. (mises à disposition par convention).
Il peut également se doter de moyens humains, matériels, techniques, immobiliers et mobiliers nécessaires à l'exercice de ses compétences.

Article 13 – Dispositions financières

13-1 – Comptable compétent

Les fonctions d'agent comptable du Syndicat Mixte sont exercées par un Comptable public désigné par les autorités compétentes. Il assiste aux séances du Comité syndical.

13-2 – Dépenses

13-2-1 – Dépenses d'investissement

Ces dépenses comprennent :

- Les dépenses d'investissement et de recherche
- Les subventions d'équipement concourant à l'amélioration de l'offre de transport en commun et à l'intermodalité.

13-2-2 – Dépenses de fonctionnement

Le Syndicat Mixte supporte :

- Les charges à caractère général,
- Les charges de personnel et les frais assimilés,
- Les autres charges de gestion, remboursements, divers,

- Les subventions de fonctionnement concourant à l'amélioration de l'offre de transport en commun et à l'intermodalité.

13-3 – Recettes

Les recettes du Syndicat Mixte comprennent :

- Le versement transport additionnel prévu à l'article L.5722-7 du CGCT,
- Le revenu des biens meubles ou immeubles appartenant au Syndicat Mixte,
- Les subventions,
- Les fonds de participations et concours financiers divers,
- Les dons et legs,
- Le produit des emprunts que le Syndicat Mixte sera autorisé à contracter,
- Le produit de la vente des services faits par le syndicat,
- Toute autre ressource autorisée par la loi.

<u>Article 14</u> – Organismes de travail consultatifs

Les membres fondateurs conviennent de mettre en place, les organismes de travail consultatifs suivants :

- Un Comité des Elus locaux, composé de représentants des collectivités et structures intercommunales associées par convention sur des actions de développement de l'offre de transport collectif,

- Un Comité de Bassins de vie (1 par bassin de vie), représentatif des acteurs sociaux, économiques et culturels locaux,

- Un Comté technique des Directeurs des structures adhérentes.

ANNEXE 09 – STATUTS SMT BOUCHES-DU-RHONE

SYNDICAT MIXTE

DES TRANSPORTS DES BOUCHES-DU-RHONE

STATUTS

PREAMBULE

Vu l'article 30-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,

Vu les articles L 5721-1 à L 5721-9 et les articles L 5722-1 à L 5722-9 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Considérant le besoin de coordination existant entre les différents modes de transport collectif ferroviaires et routiers, qu'ils soient urbains ou interurbains,

Il est formé entre les membres désignés à l'article 1 ci-après un syndicat mixte dont les statuts sont les suivants :

ARTICLE 1 – COMPOSITION

Les membres du Syndicat sont les Autorités Organisatrices de Transport suivantes :

- le Département des Bouches-du-Rhône
- la Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette
- la Communauté d'Agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre
- la Communauté d'Agglomération de Salon Etang de Berre Durance
- la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile
- la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
- le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence.

ARTICLE 2 – DENOMINATION

Le Syndicat Mixte est dénommé « Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône ».

ARTICLE 3 - SIEGE

Le siège du Syndicat Mixte est situé à Marseille.

ARTICLE 4 - OBJET

Le syndicat a pour objet l'étude d'un projet d'un syndicat intégré dans ses composantes techniques, juridiques et financières et la coordination multimodale des déplacements par transport public.

Le syndicat mixte exerce les compétences suivantes :

- **coordination des services de transports collectifs organisés par ses différents membres**
- **mise en place d'un système d'information multimodal à l'intention des usagers**
- **recherche de la création d'une tarification coordonnée, de titres de transport unifiés et d'un système billettique commun à ses membres.**

ARTICLE 5 - DUREE

Le Syndicat est institué pour une durée illimitée.

ARTICLE 6 – COMPETENCE TERRITORIALE

La compétence territoriale du Syndicat recouvre les zones géographiques pour lesquelles chacun de ses membres possède la qualité d'autorité organisatrice de transport).

ARTICLE 7 – ADMINISTRATION

7.1 COMPOSITION DU COMITE SYNDICAL

Le Syndicat est administré par un Comité Syndical composé de délégués désignés par les assemblées délibérantes de chacun des membres selon les modalités qui leur sont propres.

Les Autorités Organisatrices de Transport membres désignent, pour chacun des sièges dont elles disposent, des délégués titulaires et délégués suppléants.

Le Comité Syndical comprend à la date de création du syndicat 11 sièges, soit 11 délégués répartis comme suit :

Membres	Sièges	Droits de vote
Département des Bouches-du-Rhône	3	35%
Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette	1	3%
Communauté d'Agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre	1	6%
Communauté d'Agglomération de Salon Etang de Berre Durance	1	7%
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	1	6%
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	3	35%
Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence	1	8%
Total	11	100%

7.2 FONCTIONNEMENT DU COMITE SYNDICAL

Le Comité syndical délibère à la majorité simple des voix exprimées.

Le délégué suppléant est appelé à siéger au Comité syndical avec voix délibérative, en cas d'empêchement du délégué titulaire. Tout délégué titulaire, en cas d'absence de son délégué suppléant, peut donner à un autre délégué titulaire de son choix un pouvoir écrit pour voter en son nom. Un même délégué ne peut être porteur que de trois pouvoirs.

Le Comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre, sur convocation du Président, adressée à chacun de ses membres avec un préavis minimal de 5 jours francs. En cas d'urgence, ce délai peut être réduit à 3 jours francs. Le Président en rend compte dès l'ouverture de la séance au Comité syndical qui se prononce sur l'urgence. Le quorum est fixé à la moitié du nombre de délégués. En l'absence de quorum, une nouvelle réunion est convoquée par le Président dans un délai de 8 jours. Aucun quorum n'est alors exigé.

Le Comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande du Président ou du tiers au moins de ses membres, sur convocation du Président.

Il peut d'adjoindre, en tant que de besoin, toute personne compétente pour participer avec voix consultative à ses travaux.

7-3 PRESIDENT ET VICE-PRESIDENTS

Le Comité syndical élit en son sein, au scrutin uninominal majoritaire à 2 tours, un Président pour un mandat de 3 ans renouvelable.

Sous réserve des dispositions contraires des présents statuts, les dispositions de l'article L. 5211-9 du CGCT sont applicables.

7.4 BUREAU

Sous réserve des dispositions contraires des présents statuts, les dispositions de l'article L. 5211-10 du CGCT sont applicables.

Les vice-présidents sont élus selon les mêmes modalités que le Président. Chaque membre du Syndicat dispose d'au moins un représentant au Bureau. Les droits de vote des membres sont identiques à ceux exercés en séance du Comité Syndical.

7.5 REGLEMENT INTERIEUR

Le Comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement.

ARTICLE 8 – DISPOSITIONS FINANCIERES

8.1 RESSOURCES DU SYNDICAT

Les ressources du Syndicat comprennent, sans nécessairement s'y limiter :
- les contributions des collectivités membres,
- des subventions publiques,
- des contributions ou fonds de concours qui lui seraient apportés par les collectivités locales, établissements publics et sociétés nationales, ainsi que par toutes les personnes publiques ou privées intéressées,
- le produit des emprunts que le Syndicat sera autorisé à contracter,
- le produit de la vente de ses biens, meubles et immeubles,
- les revenus nets de ses biens, meubles et immeubles,

8.2 DEPENSES DU SYNDICAT

Les dépenses comprennent les frais de fonctionnement de la structure ainsi que l'ensemble des dépenses engagées au titre des compétences obligatoires et des autres missions.

8.3 CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES MEMBRES

Les clés de répartition des contributions versées par les membres au titre de l'exercice des compétences du Syndicat Mixte sont fixées statutairement comme suit :

Département des Bouches-du-Rhône	35%
Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette	3%
Communauté d'Agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre	6%
Communauté d'Agglomération de Salon Etang de Berre Durance	7%
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	6%
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	35%
Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest-Provence	8%
Total	100%

ARTICLE 9 – COMPTABILITE

La gestion comptable du Syndicat est assurée par le comptable du trésor compétent.

ARTICLE 10 – MODIFICATIONS STATUTAIRES

Toute décision de modification statutaire doit être prise à la majorité des trois quarts des délégués présents du Comité Syndical.

ARTICLE 11 ADHESIONS

Pourront adhérer au Syndicat les Autorités Organisatrices de Transport exerçant leurs compétences dans le département des Bouches du Rhône. Le Comité syndical, saisi d'une demande d'adhésion, accepte la candidature d'une nouvelle Autorité Organisatrice à la majorité des trois quarts des droits de vote. Cette délibération ne pourra être adoptée qu'en présence d'au moins deux tiers des représentants du Comité Syndical.

ARTICLE 12 RETRAITS

Le Comité syndical, saisi d'une demande de retrait d'un membre du Syndicat Mixte se prononce à la majorité des trois quarts des droits de vote. Cette délibération ne pourra être adoptée qu'en présence d'au moins deux tiers des représentants du Comité Syndical.

Cependant, durant les trois premières années de l'existence du Syndicat Mixte, chaque membre pourra se retirer en fin d'exercice, sous réserve du respect d'un préavis de trois mois adressé au Président du Comité Syndical.

ARTICLE 13 DISSOLUTION

Le Syndicat Mixte pourra être dissous par décision du Comité Syndical votée à la majorité des trois quarts des droits de vote. Cette délibération ne pourra être adoptée qu'en présence d'au moins deux tiers des représentants du Comité Syndical. La dissolution sera mise en œuvre dans les conditions prévues par les dispositions des articles L 5211-25-1 et suivants du CGCT.

ANNEXE 10 – STATUTS SMIRT (NORD-PAS DE CALAIS)

PROJET

STATUTS DU SYNDICAT MIXTE INTERMODAL REGIONAL DE TRANSPORTS

(S M I R T)

PREAMBULE

Les Autorités Organisatrices de Transports Urbains, les Départements et la Région ont depuis de nombreuses années travaillé ensemble dans le cadre de l'Association des AOT du Nord-Pas de Calais et ont signé en 1999 une Charte régionale de l'Intermodalité.

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000 a prévu un syndicat mixte spécifique comme outil privilégié de coopération entre Autorités Organisatrices de Transports.

Les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération adhérant aux présents statuts considèrent que le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) a vocation à rassembler toutes les Autorités Organisatrices de Transports du Nord-Pas de Calais.

VISAS

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée,

Vu la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) n°2000-1208 du 13 décembre 2000,

ARTICLE 1 - OBJET

Il est créé entre les Autorités Organisatrices de Transports de voyageurs (AOT) du Nord-Pas de Calais adhérant aux présents statuts un Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) au sens des articles L-5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et des articles 30.1 et 30.2 de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs).

En outre, le SMIRT compte parmi ses membres le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille.

Le SMIRT a pour objet la coopération de ses adhérents, afin de coordonner les services qu'ils organisent, de mettre en place un système multimodal d'information à l'intention des usagers, et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

Le SMIRT exerce ses attributions selon les principes de coordination et de subsidiarité, dans le respect des compétences de ses membres.

ARTICLE 2 - DENOMINATION

Le Syndicat Mixte est dénommé « Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports » (S.M.I.R.T.).

ARTICLE 3 - COMPETENCES

3.1-Champ de compétences

Le Syndicat Mixte, conformément à son objet, exerce les compétences intermodales suivantes dans les périmètres de transports de ses membres :

- coordination des services organisés par les membres du SMIRT ;
- mise en place d'un système multimodal d'information à l'intention des usagers ;
- recherche de la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

Le Syndicat Mixte peut également agir pour le développement des coopérations avec la Belgique et avec les régions françaises limitrophes.

D'une manière générale, le Syndicat Mixte peut réaliser toute concertation, étude ou action de communication concourant au développement de l'intermodalité, à l'observation et à l'amélioration des services publics de transports.

Le Syndicat Mixte peut mettre en place les Centres de Ressources correspondants.

3.2- Modification

La modification du champ des compétences du Syndicat Mixte n'est possible que par une révision des statuts prévue à l'article 14.

3.3- Moyens

Le Syndicat Mixte exerce ses compétences au moyen de la concertation de ses membres, d'études, de mise en commun des données, d'établissement de cahiers des charges pour la réalisation des investissements par ses membres dans les domaines concernés.

Le Syndicat Mixte donne la priorité à la mutualisation des moyens, humains et techniques, existants chez ses membres. Il peut également se doter des moyens humains, matériels, immobiliers ou mobiliers nécessaires à l'exercice de ses compétences.

ARTICLE 4 - SIEGE SOCIAL

Le siège social est fixé à Lille (Hôtel de Région Nord-Pas de Calais – 59555 LILLE CEDEX).

Il peut être changé par décision du Comité Syndical.

ARTICLE 5 - REGIME COMPTABLE

Le Syndicat Mixte est un établissement public administratif soumis au régime de la comptabilité publique des collectivités territoriales et de leurs établissements publics administratifs.

ARTICLE 6 - FINANCEMENT

6.1 - Principes

Les membres du Syndicat Mixte contribuent au financement de son budget (crédits de paiement de fonctionnement et d'investissement) selon les principes suivants :

- Région Nord- Pas de Calais : 75,00 %
- Département du Nord : 5,50 %
- Département du Pas de Calais : 4,00 %
- Autorités Organisatrices de Transports Urbains et SMETC de la CUDL : 15,50 %

répartis entre eux proportionnellement à la base fiscale de leur Versement Transport, avec toutefois la possibilité de prévoir une cotisation minimale et une cotisation maximale.

6.2 - Contributions

En conséquence, la clé de répartition des contributions financières des membres est ainsi fixée:

- Région Nord-Pas de Calais : 75,00 %
- Département du Nord : 5,50 %
- Département du Pas de Calais : 4,00 %
- Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) : 6,07 %
- Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la - Communauté Urbaine de Lille : 1,50 %
- Syndicat Mixte de Transports de Lens-Liéevin/Hénin-- Carvin/Artois/Noeux et environs : 2,08 %
- Syndicat Mixte de Transports de Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV) : 1,45 %
- Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral : 1,06 %
- Syndicat Mixte de Transports du Douaisis : 0,81 %
- Communauté Urbaine d'Arras : 0,73 %
- Syndicat Mixte de Transports du Calaisis (SITAC) : 0,55 %
- Communauté d'Agglomération du Boulonnais : 0,55 %
- Syndicat Mixte du Val de Sambre : 0,49 %
- Communauté d'Agglomération de Cambrai : 0,21 %

6.3 -Modification

La modification de cette clé de répartition ne sera possible que par une révision des présents statuts prévue à l'article 14.

6.4 -Versement Transport additionnel

Un Versement Transport additionnel pourra être institué en vertu de l'article L-5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales selon la procédure suivante :

- décision initiale du Comité Syndical à la majorité absolue des membres qui le composent ;
- délibérations concordantes des assemblées délibérantes de deux tiers au moins des Autorités Organisatrices de Transport membres du SMIRT ; cette majorité doit nécessairement comprendre chacune des AOT représentant au moins le quart de la population régionale ;
- à défaut de délibération dans le délai de trois mois à compter de la saisine par le Président du SMIRT, la décision des assemblées délibérantes des membres concernés est réputée favorable.

6.5 -Autres ressources

En outre, le Syndicat Mixte pourra recevoir toutes autres ressources financières autorisées par les lois et règlements, en particulier :

- dans le cadre de conventions particulières et dans la limite des compétences du SMIRT, participations financières d'organismes non membres (notamment AOT non membres, collectivités territoriales non membres, exploitants de transports publics) correspondant à des actions d'intérêt commun menées par le SMIRT, maître d'ouvrage ;
- subventions,
- emprunts,
- contributions exceptionnelles des membres du Syndicat Mixte ou de certains d'entre eux,
- dons et legs
- fruits de son patrimoine
- redevances pour services rendus.

ARTICLE 7 - COMITE SYNDICAL

7.1 -Composition

Le Comité Syndical est constitué de délégués des membres désignés par leurs assemblées délibérantes respectives. Chaque membre désigne autant de délégués suppléants que de délégués titulaires.

Le mandat de chaque délégué titulaire ou suppléant se termine au plus tard avec la fin de sa délégation de la part de l'assemblée délibérante qui l'a désigné.

7.2 -Sièges

Le Comité Syndical compte 32 sièges ainsi répartis :

- Région Nord-Pas de Calais :	7 sièges
- Département du Nord :	4 sièges
- Département du Pas de Calais :	3 sièges
- Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) :	3 sièges
- Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la - Communauté Urbaine de Lille :	1 siège
- Syndicat Mixte de Transports de Lens-Liéevin/Hénin-- Carvin/Artois/Noeux et environs :	3 sièges

- Syndicat Mixte de Transports de Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV) : 2 sièges
- Communauté Urbaine Dunkerque Grand Littoral : 2 sièges
- Syndicat Mixte de Transports du Douaisis : 2 sièges
- Communauté Urbaine d'Arras : 1 siège
- Syndicat Mixte de Transports du Calaisis (SITAC) : 1 siège
- Communauté d'Agglomération du Boulonnais : 1 siège
- Syndicat Mixte du Val de Sambre : 1 siège
- Communauté d'Agglomération de Cambrai : 1 siège

7.3 – Modification

La modification du nombre total de sièges ou de leur répartition entre les membres n'est possible que par une révision des présents statuts prévue à l'article 14.

7.4 – Fonctionnement

Le Comité Syndical se réunit au moins une fois par semestre sur convocation du Président qui en fixe l'ordre du jour.

Les séances du Comité Syndical sont publiques sauf décision motivée de huis clos prise à la majorité des trois quarts de ses membres.

Les élections ont lieu au scrutin secret. Les autres votes ont lieu à main levée.

Les délibérations sont adoptées à la majorité absolue des membres qui le composent, sauf disposition spécifique fixée par les présents statuts. Un membre présent ne peut disposer que d'un seul mandat de la part d'un membre empêché.

Les séances sont présidées par le Président du Syndicat Mixte ou, s'il est empêché, par un Vice-Président, dans l'ordre des nominations, qui dispose d'une voix prépondérante en cas de partage des votes.

7.5-Attributions

Le Comité Syndical élit le Président du Syndicat Mixte et les Vice-Présidents.

Il règle par ses délibérations les affaires qui sont de la compétence du Syndicat Mixte.

Le Comité Syndical vote le budget annuel du Syndicat Mixte et les éventuelles décisions modificatives, et adopte le compte administratif.

Il adopte le tableau des effectifs du personnel du Syndicat Mixte.

7.6 – Délégations

Il peut déléguer certaines de ses attributions au Président ou au Bureau dans les conditions prévues par l'article L5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales.

7.7 – Convocation et quorum

Le Président du Syndicat Mixte doit convoquer les membres du Comité Syndical et leurs suppléants par courrier recommandé ou tout autre moyen vérifiable au moins quinze jours calendaires avant la date de la réunion. La convocation est accompagnée de l'ordre du jour.

Le quorum est fixé à la majorité des membres du Comité. A défaut de quorum, le Président convoque une nouvelle réunion, dans un délai minimum de huit jours calendaires. Aucun quorum n'est exigé lors de cette seconde séance.

ARTICLE 8 - REGLEMENT INTERIEUR

Le Comité Syndical adopte à la majorité absolue de ses membres le Règlement Intérieur du Syndicat Mixte qui fixe notamment les modalités d'application des présents statuts et les règles de fonctionnement du Comité Syndical et du Bureau.

ARTICLE 9 - PRESIDENT

9.1- Election et mandat

Le Président du Syndicat Mixte est élu par le Comité Syndical et parmi ses membres titulaires, au scrutin uninominal majoritaire à deux tours, pour un mandat de trois ans.

Le doyen d'âge qui préside la séance fait appel aux candidatures et enregistre les noms des candidats.

Est élu Président du Syndicat Mixte le candidat ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés au premier tour.

Est élu au second tour éventuel le candidat ayant obtenu le plus grand nombre de suffrages. En cas d'égalité de voix, le candidat le plus âgé est proclamé élu.

9.2- Attributions

Le Président du Syndicat Mixte préside le Comité Syndical. Il est responsable de la police de l'assemblée.

Il préside le Bureau.

Le Président du Syndicat Mixte est l'organe exécutif du Syndicat Mixte.

Il prépare et exécute le budget. Il est l'ordonnateur des dépenses et prescrit l'exécution des recettes.

Il représente le Syndicat Mixte. Il signe les actes juridiques. Il représente le Syndicat Mixte en Justice.

Il est chargé de l'administration. Il gère le domaine du Syndicat Mixte.

Il est le responsable du personnel du Syndicat Mixte et le Chef des Services.

Il exerce les attributions qui lui sont déléguées par le Comité Syndical ou le Bureau dans le respect des lois et règlements en vigueur.

9.3 - Délégations de signature

Il peut, sous son contrôle et sous sa responsabilité, déléguer sa signature à un ou plusieurs Vice-Présidents.

Il peut également, sous son contrôle et sa responsabilité, déléguer sa signature à des membres du personnel du Syndicat Mixte.

ARTICLE 10 - VICE-PRESIDENTS

10.1-Nombre

Le nombre de Vice-Présidents est fixé par délibération du Comité Syndical.

10.2-Election et mandat

Les Vice-Présidents du Syndicat Mixte sont élus par le Comité Syndical parmi ses membres titulaires au scrutin uninominal majoritaire à deux tours pour un mandat de trois ans.

Le Président du Syndicat Mixte qui préside la séance fait appel aux candidatures et enregistre les noms des candidats.

Est élu Vice-Président le candidat qui a recueilli la majorité absolue des suffrages exprimés au premier tour. Est élu au second tour éventuel le candidat ayant obtenu le plus grand nombre de suffrages. En cas d'égalité de voix, le candidat le plus âgé est proclamé élu.

10.3-Intérim du Président

En cas de démission ou de décès du Président du Syndicat Mixte, un Vice-Président, dans l'ordre des nominations, exerce la plénitude des fonctions de Président du Syndicat Mixte jusqu'à l'élection du nouveau Président qui doit être organisée dans un délai maximum de deux mois.

10.4-Dispositions particulières

Le mandat des Vice-Présidents se termine au moment de l'élection d'un nouveau Président.

En cas de démission ou de décès d'un Vice-Président, il est procédé à l'élection de son remplaçant dans un délai maximum de deux mois.

ARTICLE 11- BUREAU

11.1 -Composition

Le Bureau est composé du Président du Syndicat Mixte et des Vice-Présidents.

11.2 - Fonctionnement

Le Bureau est présidé par le Président du Syndicat Mixte ou, s'il est empêché, par un Vice-Président, dans l'ordre des nominations.

Il se réunit au moins une fois par trimestre sur convocation du Président qui en fixe l'ordre du jour. Les convocations sont adressées aux membres par tout moyen vérifiable au moins dix jours calendaires avant la date de réunion.

Le quorum est fixé à la majorité des membres du Bureau. En l'absence de quorum, une nouvelle réunion est convoquée dans un délai d'au moins cinq jours calendaires. Aucun quorum n'est exigé lors de cette seconde séance.

Les décisions sont prises à main levée à la majorité absolue des membres qui le composent. Chaque membre présent ne peut disposer que d'un seul mandat de la part d'un membre empêché. En cas de partage des votes, la voix du Président est prépondérante.

Les séances du Bureau ne sont pas publiques.

11.3 - Attributions

Le Bureau exerce les attributions qui lui sont déléguées par le Comité Syndical dans la limite des lois et règlements en vigueur. Il assiste le Président du Syndicat Mixte dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 12- DUREE - DISSOLUTION

12.1- Durée

Le Syndicat Mixte est constitué pour une durée illimitée.

12.2- Dissolution

Il peut être dissous volontairement par délibérations concordantes des assemblées délibérantes de l'unanimité des membres.

Les modalités pratiques de la dissolution (personnel, contrats en cours, engagements financiers, patrimoine, etc…) sont alors définies d'un commun accord, après consultation d'experts le cas échéant. A défaut, les procédures administratives ou contentieuses en vigueur sont appliquées.

A défaut d'accord unanime des membres pour la dissolution, le Syndicat Mixte peut être dissous dans les cas prévus par les lois et règlements en vigueur, selon les procédures définies à cet effet.

ARTICLE 13- ADHESION - RETRAIT

13.1-Adhésion

Au vu d'une décision de l'assemblée délibérante du candidat, le Président du Syndicat Mixte engage une procédure permettant l'adhésion d'un nouveau membre, selon les règles édictées à l'article 14 pour la révision des statuts.

13.2- Retrait

La procédure de retrait d'un adhérent est engagée par une délibération de principe de son assemblée délibérante.

Le Président de l'adhérent concerné en informe le Président du Syndicat Mixte. Une négociation s'engage en vue de la conclusion d'une convention de retrait.

Le retrait ne devient effectif qu'après signature de la convention de retrait entre le Syndicat Mixte et l'adhérent qui se retire. La convention doit être préalablement approuvée par l'assemblée délibérante de l'adhérent concerné et par le Comité Syndical du SMIRT où les voix des délégués de l'adhérent qui se retire ne sont pas comptées.

Le retrait du Syndicat Mixte s'effectue dans les conditions prévues par les articles L-5211-25-1 et L-5721-6-2 du Code Général des Collectivités Territoriales. La convention de retrait définit les modalités juridiques, financières et techniques du retrait, ainsi que les modalités relatives aux ressources humaines, le cas échéant après consultation d'experts. Lorsque des biens meubles ou immeubles ont été acquis ou réalisés ou lorsqu'une dette a été contractée, la répartition de ces biens ou du produit de leur réalisation ainsi que celle du solde de l'encours de la dette, est fixée par la convention de retrait.

A défaut d'accord entre les parties, les procédures administratives ou contentieuses en vigueur sont appliquées.

Le retrait définitif d'un adhérent entraîne la révision des présents statuts.

ARTICLE 14- REVISION DES STATUTS

La procédure de révision des présents statuts est lancée à l'initiative du Président du Syndicat Mixte.

Le projet de révision doit d'abord être approuvé par le Comité Syndical à la majorité absolue des membres qui le composent.

Il est ensuite soumis aux assemblées délibérantes des adhérents.

Le projet est adopté lorsqu'il a été approuvé par les délibérations concordantes des assemblées délibérantes de deux tiers au moins des membres du SMIRT ; cette majorité doit nécessairement comprendre chacun des adhérents représentant au moins le quart de la population régionale.

A défaut de délibération dans le délai de trois mois à compter de la saisine par le Président du SMIRT, la décision des assemblées délibérantes des membres concernés est réputée favorable.

ARTICLE 15- LITIGES

15.1-Conciliation

En cas de litige entre le Syndicat Mixte et un ou plusieurs membres, une Commission Interne de Conciliation est constituée avec un représentant de chaque adhérent, sous la présidence du Président du Syndicat Mixte ou de son représentant.

15.2-Avis d'experts

En cas de désaccord persistant, l'avis d'un ou plusieurs experts extérieurs peut être requis aux frais du Syndicat Mixte.

15.3-Tribunal administratif

A défaut d'accord amiable, le litige peut être porté par l'une des parties devant le Tribunal Administratif de Lille, sans préjudice du lancement de l'une des procédures de retrait ou de révision des statuts prévues aux articles 13.2 et 14 des présents statuts.

ANNEXE 11 – STATUTS FIL VERT (HAUTES-PYRENEES)

Statuts du syndicat mixte des transports "LE FIL VERT"

Article 1 : OBJET - COMPETENCES

Le Syndicat a pour objectif de favoriser et de développer la coordination et l'intermodalité des déplacements dans les Hautes Pyrénées. Dans ce contexte, le syndicat mixte exerce les compétences obligatoires suivantes :

- la coordination des services de transport organisés par ses membres,
- la mise en place et la gestion du système d'information multimodale concernant les services de transport public,
- la mise en place et la gestion du système de tarification et de billettique multimodale.

En outre, le Syndicat assurera, en lieu et place des Autorités Organisatrices membres du Syndicat qui l'auront décidé selon les modalités qui seront définies d'un commun accord :

- l'organisation de services publics réguliers ou de services à la demande,
- la réalisation et la gestion d'équipements et infrastructures de transport. Relèveront par conséquent de la compétence du syndicat, la réalisation d'études ou d'actions liées à l'intermodalité et notamment la réalisation de d'équipements de type parcs relais ou de covoiturage.

Le Syndicat pourra confier à ses membres la mise en œuvre et la réalisation de travaux ou l'organisation de services liés à l'exercice de ses compétences. Dans ce cas, les modalités pratiques et financières seront fixées par voie de convention entre le Syndicat mixte et le ou (les) membre(s) concerné(s).

Article 2 : COMPOSITION

Sont membres du Syndicat en qualité d'Autorité Organisatrice de Transport :

- Le département des Hautes Pyrénées
- La Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes
- La ville de Lourdes

Pourront adhérer au Syndicat, les Autorités Organisatrices de Transport existantes ou nouvellement crées dans le département des Hautes Pyrénées. Les conditions d'admissions sont fixées à l'article 5 des présents statuts.

Dans le cas où un des membres perdrait la qualité d'Autorité Organisatrice de Transport, pour quelque cause que ce soit, il cesserait automatiquement d'être membre du Syndicat Mixte.

Article 3 : DENOMINATION

Le Syndicat Mixte est dénommé : "LE FIL VERT"

Dans la suite des présents statuts, le Syndicat Mixte est désigné par le terme "le Syndicat".

Article 4 : SIEGE - DUREE

Le siège du Syndicat mixte est situé à l'Hôtel du Département des Hautes Pyrénées demeurant 6 et 11 rue Gaston Manent 65 013 Tarbes Cedex 09.

Le Syndicat mixte est institué pour une durée illimitée. Il peut toutefois être dissous dans les conditions fixées à l'article 9 des statuts.

Article 5 : PROCEDURES D'ADHESION OU DE RETRAIT DU SYNDICAT

5.1 ADHESION

Toute demande d'adhésion est soumise à la consultation préalable des membres. Cette demande est réputée acceptée, pour autant que le Comité syndical ait valablement délibéré à la majorité des 2/3 des voix exprimées.

5.2 RETRAIT

Les décisions et modalités de retrait sont adoptées dans les conditions fixées aux articles L5721-6-2 et 5211-19 du Code Général des collectivités territoriales.

Article 6 : ORGANISATION GENERAL

6.1 COMPOSITION DU COMITE SYNDICAL

Le Syndicat est administré par un Comité syndical composé de délégués désignés par les assemblées délibérantes de chacun des membres selon les modalités suivantes :

Le Comité comprend à la date de création du syndicat 15 sièges, soit 15 délégués répartis comme suit :

Membres	Titulaires	Suppléants
Département des Hautes Pyrénées	8	8
Communauté d'agglomération du Grand Tarbes	5	5
Ville de Lourdes	2	2

Les Autorités Organisatrices de Transport membres désignent pour chacun des sièges dont elles disposent des délégués titulaires et délégués suppléants.

En cas de vacance des sièges réservés à une collectivité ou à un établissement public, l'assemblée délibérante procède au remplacement dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle la vacance a

été constatée.

En aucun cas le nombre de sièges détenus par une autorité organisatrice au sein du Comité syndical ne peut excéder la majorité absolue du nombre total de sièges.

6.2 FONCTIONNEMENT

6.2.1 Réunion du comité syndical

Le Comité Syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre, sur convocation du Président, adressée à chacun de ses membres avec un préavis minimal de 5 jours francs. En cas d'urgence, ce délai peut être réduit à 3 jours francs. Le Président en rend compte dès l'ouverture de la séance au Comité syndical qui se prononce sur l'urgence.

Un ordre du jour relatif aux affaires soumises au vote ainsi que les délibérations à prendre doivent être adressés avec la convocation aux membres du Comité syndical.

Le Comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande du Président ou du tiers au moins de ses membres, sur convocation du Président.

Les membres ont le droit d'exposer en séance du Comité syndical des questions orales ayant trait aux affaires du syndicat.

6.2.2 Absence et empêchement

Un membre titulaire empêché d'assister à une séance peut:

- soit être représenté par son suppléant. Dans ce cas, le délégué suppléant est appelé à siéger au Comité syndical avec voix délibérative ;
- en cas d'absence de son délégué suppléant, donner à un autre membre titulaire de son choix un pouvoir écrit pour voter en son nom.

Un même membre ne peut être porteur que d'un seul pouvoir. Ce pouvoir écrit comporte la désignation du mandataire ainsi que l'indication de la séance à laquelle il se rapporte. Le pouvoir est toujours révocable.

6.2.3 Délibération du Comité syndical

Le Comité syndical ne délibère valablement que lorsque la majorité de ses membres en excercie est présente. En l'absence de quorum, le Comité syndical est convoqué par le Président dans un délai de 8 jours au moins d'intervalle. Il délibère alors valablement sans condition de quorum.

Les délibérations sont prises à la majorité des 2/3 des membres présents du Syndicat.

Au début de chaque séance, le Comité syndical nomme un secrétaire de séance. Les votes se prennent au sein du Comité syndical à raison d'une voix par membre.

En cas de partage des votes, le Président a voix prépondérante. Les membres suppléants peuvent

assister aux sessions du Comité syndical en même temps que leurs titulaires respectifs. Ils n'ont dans ce cas qu'une voix consultative.

Le vote a lieu au scrutin public.

Il est voté au scrutin secret :

- soit lorsqu'un tiers des membres présents le réclame ;
- soit lorsqu'il y a lieu de procéder à une nomination ou à une représentation.

Les délibérations sont signées par le Président ou son représentant, puis notifiées et publiées. Le compte rendu de la séance est envoyé aux membres du Syndicat mixte.

6.3 PRESIDENT ET VICE-PRESIDENTS

Le Comité syndical élit en son sein, au scrutin secret et à raison d'une voix par membre, un Président ainsi que deux Vice-présidents.

Pour chaque élection, si aucun des candidats n'a obtenu la majorité absolue à la fin du premier tour de scrutin, il est procédé à un deuxième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative.

Le Président et ses Vice-présidents sont élus pour un mandat de 1 an.

Le Président convoque les différentes sessions du Comité syndical. Il ouvre la séance, dirige les débats, contrôle les votes et les déclare clos lorsque l'ordre du jour est épuisé.

Le Président a seul la police de l'assemblée. Il peut à ce titre, faire expulser de l'auditoire ou arrêter tout individu qui trouble l'ordre. Il reçoit délégation du Comité syndical pour assumer les tâches exécutives.

En cas d'indisponibilité du Président, les Vice-présidents remplaceront le Président dans ses fonctions. Lors du renouvellement de tout ou partie des autorités organisatrices, les membres titulaires et suppléants du syndicat demeurent en fonction jusqu'à la désignation de leur remplaçant par l'autorité organisatrice concernée.

6.4 REGLEMENT INTERIEUR

Le Comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement.

Article 7 : DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1 Ressources du Syndicat

Les recettes du budget du syndicat comprennent :

- La participation des membres dans les conditions définies à l'article 7.3 ;
- Le revenu des biens, meubles ou immeubles, du syndicat ;
- Les subventions publiques qu'il reçoit le cas échéant de l'Etat, de la région, du département, des

établissements publics et des communes ;
- Les produits des dons et legs ;
- Le produit des emprunts ;

S'y ajoute, le produit du Versement Transport additionnel que peut instituer le Syndicat en application de l'article L.5722-7 du Code Général des Collectivités Territoriales.

7.2 Dépenses du Syndicat

Le syndicat supporte les charges suivantes :
- En fonctionnement :
  - les charges à caractère général (location immobilière et fournitures) ;
  - les charges de personnel et les frais assimilés (salaires) ;
  - les compensations versées aux autorités organisatrices de transports, contrepartie de la mise en œuvre des compétences du syndicat.
  - l'ensemble des charges de gestion courante relevant de son activité et de son objet social.

- En Investissement :
  - les acquisitions de matériels et d'équipements ;
  - l'ensemble des investissements relevant de son activité et de son objet social.

Le financement au titre des dépenses liées à l'exercice de ses compétences du Syndicat peut donner lieu à la signature de conventions spécifiques entre le Syndicat et ses membres.
Les dépenses du Syndicat devront porter en priorité sur le périmètre des deux aires urbaines de Tarbes et Lourdes. Les compensations financières versées aux membres du Syndicat pour l'organisation de services ou la réalisation d'investissements liés aux compétences du Syndicat tiendront compte du pourcentage de recettes perçues au titre du versement transport additionnel sur le périmètre de chacune des Autorités Organisatrices.

7.3 Contribution des collectivités membres du syndicat

Dans l'hypothèse où les recettes du Syndicat ne permettraient pas d'équilibrer le budget du Syndicat, les membres s'engagent, à participer chaque année au déficit de fonctionnement du Syndicat au prorata du nombre de sièges.
Les contributions de chaque membre affectées au financement de ces dépenses seront fixées par le Comité syndical lors du vote du budget. Ces contributions constituant des dépenses obligatoires pour les membres, ils s'engagent à inscrire chaque année à leur budget, la somme nécessaire pour couvrir leurs contributions.

Article 8 : MODIFICATION STATUTAIRES

Sous réserve des dispositions de l'article 5, les modifications statutaires sont décidées à la majorité des deux tiers des membres qui composent le Comité syndical.

Article 9 : DISSOLUTION

Le syndicat mixte est dissous dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L.5721-7 et

L.5721-7-1 du Code des Collectivités Territoriales.

Article 10 : DISPOSITIONS GENERALES

Pour toutes les dispositions concernant le fonctionnement du Syndicat qui ne seraient pas définies dans les présents statuts, le Syndicat est soumis aux dispositions des articles L.5711-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

ANNEXE 12 – COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL POITOU-CHARENTES : FINANCEMENT SYMOD (CHARENTE-MARITIME)

(Réunion du 23/03/09)

Conseil Régional Poitou-Charentes

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL
Réunion du 23 mars 2009

COMMISSION « INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS PUBLICS, SERVICES PUBLICS, ENERGIES, TRANSPORTS, TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION »

DECISION RELATIVE AU FINANCEMENT DU SYNDICAT MIXTE DE LA COMMUNAUTE TARIFAIRE EN CHARENTE-MARITIME

La Commission Permanente du Conseil Régional,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L. 4221-5,

VU la délibération 04CR003 du Conseil Régional du 2 avril 2004, relative aux délégations d'attribution du Conseil Régional à sa Commission Permanente,

VU la délibération 06CR077 du Conseil Régional du 18 décembre 2006, relative à la convention d'exploitation des transports publics ferroviaires de voyageurs 2007-2016,

VU la délibération 08CR049 du Conseil Régional du 15/12/2008, relative au budget de la Région pour 2009,

Après en avoir délibéré, et voté,

	Autorisations d'engagement
Inscrites	**50.600.000 €**
Disponibles	**29.641.890 €**
Proposées	**40.000 €**

CONSIDERANT la volonté de la Région Poitou-Charentes de développer l'usage des transports collectifs et du TER en particulier, notamment par la mise en œuvre de mesures intermodales pour faciliter l'utilisation successive ou alternative de différents modes de transport,

CONSIDERANT les missions du Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime, qui visent à développer de telles mesures,

CONSIDERANT la nécessité de coordonner les acteurs locaux pour le bon fonctionnement de la desserte périurbaine entre La Rochelle et Rochefort,

CONSIDERANT le rôle suivi des ventes et de répartition des recettes entre les transporteurs rempli par le Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime pour cette desserte,

CONSIDERANT le budget primitif 2009 du Syndicat mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime estimé à 405.366 € HT en fonctionnement,

CONSIDERANT les participations à ce budget des autres partenaires :

Département de Charente-Maritime	58.000 €
Communauté d'Agglomération de la Rochelle	38.650 €
Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais	20.000 €
Agglomération Royan Atlantique	17.000 €
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Saintes	17.000 €

CONSIDERANT le projet de la Région Poitou-Charentes de mettre en place un système billettique pour le TER Poitou-Charentes,

CONSIDERANT l'importance de la compatibilité entre les systèmes billettiques du Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime et du TER Poitou-Charentes pour favoriser l'intermodalité entre les réseaux de transport public de Poitou-Charentes,

CONSIDERANT l'étude de 13.860 € HT menée par le Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime pour effectuer un audit de son système billettique et évaluer les actions à mener pour le rendre interopérable (mise aux normes notamment),

AFFECTE au Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime :

- D'une part, une subvention de 33.000 € au titre de son fonctionnement général,
- D'autre part, une subvention de 7.000 € au titre de l'étude de son système billettique, ce qui représente une participation de 50%,

soit au total une subvention forfaitaire de 40.000 € en AE, chapitre IFTI,

AUTORISE la Présidente à signer tous les documents afférents à la gestion de l'ensemble de ces dossiers.

LA PRESIDENTE DU CONSEIL REGIONAL,

Ségolène ROYAL

ANNEXE 13 – LOI ACCESSIBILITE 2005 (TRANSPORT)

Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

- TITRE IV : ACCESSIBILITÉ
  - Chapitre III : Cadre bâti, transports et nouvelles technologies.

Article 45

I.-La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ou le Syndicat des transports d'Ile-de-France prévu à l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'Etat, ainsi que les exploitants des aérodromes mentionnés à l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts et les gestionnaires de gares maritimes dont la liste est fixée par arrêté en fonction de l'importance de leur trafic élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants ne sont pas soumis au délai prévu au deuxième alinéa, à condition d'élaborer un schéma directeur dans les conditions prévues au troisième alinéa et de mettre en place, dans un délai de trois ans, des transports de substitution répondant aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, les autorités organisatrices de transports publics mettent en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.

L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

ANNEXE 14 – QUELQUES DONNEES SUR LE COUT D'UN TAD

Territoire et nom du TAD	Types de TAD	Offre kilométrique	Coût du service en € (2001)	Coût kilométrique
Communauté d'agglomération de Saint-Brieuc « Taxi TUB »	Ligne virtuelle exploitée par des taxis	70.800	61.000	0,86 €/km
Communauté d'agglomération de La Rochelle « Taxis Autoplus »	Point à point exploité par des taxis	63.500	62.000	0,98 €/km
Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire « Ty'Bus »	Services de nuit réalisés par des véhicules entre 7 et 19 places	234.200	158.000	0,67 €/km
Isle-d'Abeau « Bus à la carte »	Point à point réalisé par des véhicules entre 17 et 50 places pour la desserte des zones d'activités	237.200	425.000	1,79 €/km
CG95/STIFF Roissy « Allobus »	Point à point réalisé par des véhicules de 13 à 17 places. Desserte du pôle d'emploi de Roissy à partir des villes des alentours	2.014.400	3.003.000	1,5 €/km

Source : CERTU, 2010

ANNEXE 15 – LISTE DES COMMUNES DE LA SOMME ASSUJETTIES AU VTA

Communes éligibles au VTA	VTA maximal prélevable
Abbeville ; Bellancourt ; Bray-les-Mareuil ; Cambron ; Caours ; Drucat ; Eaucourt-sur-Somme ; Epagne-Epagnette ; Grand-Laviers ; Mareuil-Caubert ; Neufmoulin ; Vauchelles-les-Quesnoy ; Yonval	0,45 % de la masse salariale
Ailly-le-Haut-Clocher ; Ailly-sur-Noye ; Ailly-sur-Somme ; Argœuvres ; Arquèves ; Aubercourt ; Aubigny ; Bacouel-sur-Selle ; Bailleul ; Baizieux ; Bavelincourt ; Bayonvillers ; Beaucourt-sur-l'Hallue ; Beauquesne ; Béhen ; Béhencourt ; Belleuse ; Belloy-sur-Somme ; Berneuil ; Berteaucourt-les-Dames ; Berteaucourt-lès-Thennes ; Bettencourt-Rivière ; Bettencourt-Saint-Ouen ; Bonnay ; Bonneville ; Bosquel ; Bouchon ; Bougainville ; Bourdon ; Brassy ; Breilly ; Bresle ; Briquemesnil-Floxicourt ; Brucamps ; Buigny-l'Abbé ; Buigny-Saint-Maclou ; Bussus-Bussuel ; Bussy-lès-Daours ; Cachy ; Camps-en-Amiénois ; Canaples ; Canchy ; Candas ; Cardonnette ; Cavillon ; Cayeux-en-Santerre ; La Chaussée-Tirancourt ; Chaussoy-Epagny ; Chirmont ; Cocquerel ; Coisy ; Condé-Folie ; Contay ; Contre ; Conty ; Corbie ; Cottenchy ; Coulonvillers ; Courcelles-sous-Moyencourt ; Courcelles-sous-Thoix ; Crouy-Saint-Pierre ; Daours ; Démuin ; Domart-en-Ponthieu ; Domart-sur-la-Luce ; Dommartin ; Domvast ; Epécamps ; Ergnies ; Erondelle ; Esclainvillers ; Essertaux ; L'Étoile ; La Faloise ; Ferrières ; Fienvillers ; Flers-sur-Noye ; Flesselles ; Fleury ; Flixecourt ; Fluy ; Folleville ; Fontaine-sur-Somme ; Forest-l'Abbaye ; Fossemanant ; Fouencamps ; Fouilloy ; Fourdrinoy ; Francières ; Franqueville ; Fransu ; Fransures ; Franvillers ; Fréchencourt ; Frémontiers ; Fresnoy-au-Val ; Fricamps ; Gentelles ; Gorenflos ; Gorges ; Guyencourt-sur-Noye ; Hailles ; Hallivillers ; Halloy-lès-Pernois ; Le Hamel ; Hamelet ; Hangard ; Hangest-sur-Somme ; Harponville ; Hautvilliers-Ouville ; Havernas ; Heilly ; Hérissart ; Huchenneville ; Ignaucourt ; Jumel ; Lahoussoye ; Lamotte-Brebière ; Lamotte-Buleux ; Lamotte-Warfusée ; Lanches-Saint-Hilaire ; Lawarde-Mauger-l'Hortoy ; Léalvillers ; Liercourt ; Lœuilly ; Long ; Longpré-les-Corps-Saints ; Louvrechy ; Marcelcave ; Marieux ; Méricourt-l'Abbé ; Le Mesge ; Millencourt-en-Ponthieu ; Mirvaux ; Molliens-au-Bois ; Molliens-Dreuil ; Monsures ; Montagne-Fayel ; Montigny-sur-l'Hallue ; Montonvillers ; Fieffes-Montrelet ; Mouflers ; Moyenneville ; Namps-Maisnil ; Nampty, Naours ; Neuilly-l'Hôpital ; Neuville-lès-Lœuilly ; Oissy ; Oneux ; Oresmaux ; Pernois ; Picquigny ; Pierregot ; Plachy-Buyon ; Pont-Noyelles ; Pont-Remy ; Port-le-Grand ; Prouzel ; Puchevillers ; Querrieu ; Quesnoy-sur-Airaines ; Quevauvillers ; Raincheval ; Rainneville ; Ribeaucourt ; Ribemont-sur-Ancre ; Riencourt ; Rogy ; Rouvrel ; Rubempré ; Sailly-Flibeaucourt ; Sailly-Laurette ; Sailly-le-Sec ; Saint-Aubin-Montenoy ; Saint-Gratien ; Saint-Léger-lès-Domart ; Saint-Ouen ; Saint-Riquier ; Saint-Sauveur ; Saint-Vaast-en-Chaussée ; Saisseval ; Seux ; Soues ; Sourdon ; Surcamps ; Talmas ; Terramesnil ; Thennes ; Thoix ; Tilloy-lès-Conty ; Le Titre ; Toutencourt ; Treux ; Vadencourt ; Vaire-sous-Corbie ; Varennes ; Vauchelles-lès-Domart ; Vaux-en-Amiénois ; Vaux-sur-Somme ; Vecquemont ; Velennes ; La Vicogne ; Vignacourt ; Ville-le-Marclet ; Villers-Bocage ; Villers-Bretonneux ; Villers-sous-Ailly ; Wargnies ; Warloy-Baillon ; Wiencourt-l'Équipée ; Yaucourt-Bussus ; Yzeux	0.5 % de la masse salariale

ANNEXE 16 – LISTE DES COMMUNES DE LA SOMME CLASSEES PAR CANTON ASSUJETTIES AU VTA

ARRONDISSEMENTS	CANTONS	COMMUNES
Arrondissement d'Abbeville	Abbeville-Nord	Abbeville ; Bellancourt ; Caours ; Drucat ; Grand-Laviers ; Neufmoulin ; Vauchelles-les-Quesnoy
	Abbeville-Sud	Abbeville ; Bray-les-Mareuil ; Cambron ; Eaucourt-sur-Somme ; Epagne-Epagnette ; Mareuil-Caubert ; Yonval
	Ailly-le-Haut-Clocher	Ailly-le-Haut-Clocher ; Brucamps ; Buigny-l'Abbé ; Bussus-Bussuel ; Cocquerel ; Coulonvillers ; Ergnies ; Francières ; Gorenflos ; Long ; Mouflers ; Oneux ; Pont-Remy ; Saint-Riquier ; Villers-sous-Ailly; Yaucourt-Bussus
	Hallencourt	Bailleul ; Erondelle ; Fontaine-sur-Somme ; Liercourt ; Longpré-les-Corps-Saints
	Moyenneville	Béhen ; Huchenneville ; Moyenneville
	Nouvion	Buigny-Saint-Maclou ; Canchy ; Domvast ; Forest-l'Abbaye ; Hauvilliers-Ouville ; Lamotte-Buleux ; Millencourt-en-Ponthieu ; Neuilly-l'Hôpital ; Port-le-Grand ; Sailly-Flibeaucourt ; Le Titre
Arrondissement d'Amiens	Acheux-en-Amiénois	Arquèves ; Harponville ; Hérissart ; Léalvillers ; Marieux ; Puchevillers ; Raincheval ; Toutencourt ; Varennes
	Amiens 2° (Nord-Ouest)	Argœuvres ; Saint-Sauveur
	Bernaville	Candas ; Epécamps ; Fienvillers ; Gorges ;
	Boves	Cachy ; Cottenchy ; Dommartin ; Fouencamps ; Gentelles ; Guyencourt-sur-Noye ; Hailles ;
	Conty	Bacouel-sur-Selle ; Belleuse ; Bosquel ; Brassy ; Contre ; Conty ; Courcelles-sous-Thoix ; Essertaux ; Fleury ; Fossemanant ; Frémontiers ; Lœuilly ; Monsures ; Namps-Maisnil ; Nampty ; Neuville-lès-Lœuilly ; Oresmaux ; Plachy-Buyon ; Prouzel ; Thoix ; Tilloy-lès-Conty ; Velennes
	Corbie	Aubigny ; Baizieux ; Bonnay ; Bresle ; Bussy-lès-Daours ; Corbie ; Daours ; Fouilloy ; Franvillers ; Le Hamel ; Hamelet ; Heilly ; Lahoussoye ; Lamotte-Brebière ; Lamotte-Warfusée ; Marcelcave ; Ribemont-sur-Ancre ; Vaire-sous-Corbie ; Vaux-sur-Somme ; Vecquemont ; Villers-Bretonneux ; Warloy-Baillon
	Domart-en-Ponthieu	Berneuil ; Berteaucourt-les-Dames ; Bonneville ; Canaples ; Domart-en-Ponthieu ; Franqueville ;

		Fransu ; Halloy-lès-Pernois ; Havernas ; Lanches-Saint-Hilaire ; Fieffes-Montrelet ; Naours ; Pernois ; Ribeaucourt ; Saint-Léger-lès-Domart ; Saint-Ouen ; Surcamps ; Vauchelles-lès-Domart ; La Vicogne ; Wargnies
	Doullens	Beauquesne ; Terramesnil
	Molliens-Dreuil	Bettencourt-Rivière ; Bougainville ; Briquemesnil-Floxicourt ; Camps-en-Amiénois ; Fluy ; Fresnoy-au-Val ; Molliens-Dreuil ; Montagne-Fayel ; Oissy ; Quesnoy-sur-Airaines ; Quevauvillers ; Riencourt ; Saint-Aubin-Montenoy ; Saisseval ; Seux
	Picquigny	Ailly-sur-Somme ; Belloy-sur-Somme ; Bettencourt-Saint-Ouen ; Bouchon ; Bourdon ; Breilly ; Cavillon ; La Chaussée-Tirancourt ; Condé-Folie ; Crouy-Saint-Pierre ; L'Étoile ; Ferrières ; Flixecourt ; Fourdrinoy ; Hangest-sur-Somme ; Le Mesge ; Picquigny ; Soues ; Vignacourt ; Ville-le-Marclet ; Yzeux ;
	Poix-de-Picardie	Courcelles-sous-Moyencourt ; Fricamps
	Villers-Bocage	Bavelincourt ; Beaucourt-sur-l'Hallue ; Béhencourt ; Cardonnette ; Coisy ; Contay ; Flesselles ; Fréchencourt ; Mirvaux ; Molliens-au-Bois ; Montigny-sur-l'Hallue ; Montonvillers ; Pierregot ; Pont-Noyelles ; Querrieu ; Rainneville ; Rubempré ; Saint-Gratien ; Saint-Vaast-en-Chaussée ; Talmas ; Vadencourt ; Vaux-en-Amiénois ; Villers-Bocage
Arrondissement de Montdidier	Ailly-sur-Noye	Ailly-sur-Noye ; Chaussoy-Epagny ; Chirmont ; Esclainvillers ; La Faloise ; Flers-sur-Noye ; Folleville ; Fransures ; Hallivillers ; Jumel ; Lawarde-Mauger-l'Hortoy ; Louvrechy ; Rogy ; Rouvrel ; Sourdon ;
	Moreuil	Aubercourt ; Berteaucourt-lès-Thennes ; Cayeux-en-Santerre ; Démuin ; Domart-sur-la-Luce ; Hangard ; Ignaucourt ; Thennes ; Wiencourt-l'Équipée
	Rosières-en-Santerre	Bayonvillers
Arrondissement de Péronne	Bray-sur-Somme	Méricourt-l'Abbé ; Sailly-Laurette ; Sailly-le-Sec ; Treux

ANNEXE 17 – STATUTS SYMSOM – SYNDICAT POUR LA MOBILITE DANS LA SOMME

SYNDICAT POUR L'INTERMODALITE DE LA SOMME (SIMSOM)

En application des articles L. 5721-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (CGCT), il est constitué entre les membres désignés à l'article 1 ci-après un syndicat mixte dont les statuts sont les suivants :

Article 1 – Composition

Sont membres du syndicat mixte en tant qu'autorité organisatrice :

- la Région Picardie ;

- le Département de la Somme ;

- la Communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole ;

- la Communauté de Communes de l'Abbevillois.

D'autres autorités organisatrices pourront à tout moment adhérer au syndicat mixte selon les modalités prévues à l'article 6 des présents statuts, pourvu qu'ils en respectent l'objet.

Article 2 – Dénomination

Le syndicat mixte est dénommé : « syndicat pour l'intermodalité de la Somme », SIMSOM.

Dans la suite des présents statuts, le syndicat mixte est désigné par le terme « le syndicat mixte ».

Article 3 – Siège

Le siège du syndicat mixte est situé à Amiens...

Article 4 – Objet

Le syndicat mixte a pour objectif de développer l'intermodalité sur le territoire duquel il est compétent. Pour ce faire, le syndicat mixte:

- coordonne les services de transports collectifs organisés par les différentes autorités compétentes;

- assure l'information multimodale;

- crée les conditions d'une réelle intégration tarifaire afin de favoriser des chaînes complètes de déplacements entre réseaux.

Les compétences du syndicat mixte sont exposées à l'article 7 ci-après. Elles peuvent être modifiées dans les conditions statutaires exposées à l'article 10.

Article 5 – Durée

Le syndicat mixte est institué pour une durée illimitée. Il peut toutefois être dissous en application des dispositions de l'article L.5212-33 du Code général des collectivités territoriales.

Article 6 – Procédures d'adhésion ou de retrait du syndicat mixte

L'adhésion d'une nouvelle autorité organisatrice et, a contrario, le retrait d'un membre du syndicat mixte, sont autorisés après réalisation des conditions cumulatives suivantes:

- exposé des motivations justifiant l'entrée ou le départ du syndicat mixte en comité syndical;

- adoption de la décision à la majorité qualifiée du comité syndical;

- notification de la décision du comité syndical aux exécutifs des organismes membres du syndicat mixte.

Les décisions d'admission et de retrait sont adoptées selon les articles L.5211-17à L.5211-19 du Code général des collectivités territoriales.

Article 7 – Missions et compétences

7-1- Compétence territoriale

La compétence territoriale du syndicat mixte recouvre les zones géographiques pour lesquelles :

- chacun des membres possède la qualité d'autorité organisatrice de transports collectifs ;

- le syndicat mixte mène des actions de développement de l'intermodalité, que les liaisons proposées soient routières, navigables ou ferroviaires.

Le périmètre de compétence du syndicat mixte est donc le Département de la Somme.

7-2- Compétences obligatoires du syndicat mixte

En vertu de la loi SRU du 13 décembre 2000, il incombe au syndicat mixte de :
- coordonner les services de transports ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres uniques ou unifiés.

Des conventions spécifiques entre le syndicat mixte et les exploitants de transport collectif sont rédigées afin de déterminer le rôle de chacun.

7-3- Compétences facultatives du syndicat mixte

Le syndicat mixte pourra prendre en charge d'autres compétences, sous réserve de leur délégation par les autorités organisatrices, qui sont :
- l'organisation de services publics réguliers et de services à la demande ;
- la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

Article 8 – Organisation générale

8-1- Composition du comité syndical

Le syndicat mixte est administré par un comité syndical composé de délégués désignés par les collectivités et les établissements publics adhérents à raison de 4 représentants et leur suppléant respectif pour chaque membre.
Les statuts devront être ici complétés par les éventuels utilisateurs suivant la répartition des sièges.
Le ou les délégués au comité syndical sont élus en leur sein par chacune des assemblées délibérantes des collectivités et des établissements publics cités.
En cas de vacance des sièges réservés à une collectivité ou un établissement public, l'assemblée délibérante procède au remplacement dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle la vacance a été constatée.
En aucun cas le nombre de sièges détenus par une autorité organisatrice au sein du comité syndical ne peut excéder la majorité absolue du nombre total de sièges.

8-2- Fonctionnement du comité syndical

8-2-1- Modalités de réunion au sein du comité syndical
La durée du mandat de chaque délégué suit celle du mandat au titre duquel il siège.
Le comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre sur convocation du président adressée à chacun des membres avec un préavis minimal de 7 jours francs, la date d'expédition faisant foi.
Un ordre du jour relatif aux affaires soumises au vote ainsi que les délibérations à prendre doivent être adressés avec la convocation aux membres du comité syndical.
Le comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande du tiers au moins de ses membres lorsque cela semble utile.

8-2-2- Modalités de délibération au sein du comité syndical
Le comité syndical ne délibère valablement que lorsque la majorité de ses membres en exercice est présente. Cette condition est impérative lors du vote du budget.
Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, le comité syndical est convoqué à au moins … jours d'intervalle. Il délibère alors valablement sans condition de quorum.
Les délibérations sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés.
Au début de chaque séance, le comité syndical nomme un secrétaire de séance.
Les votes se prennent au sein du comité syndical à raison d'une voix par membre.
En cas de partage des votes, le président a voix prépondérante.
Les membres suppléants peuvent assister aux sessions du comité syndical, en même temps que leurs titulaires respectifs. Ils n'ont dans ce cas que voix consultative.
Le vote a lieu au scrutin public. Le registre des délibérations comporte le nom des votants et l'indication du sens de leur vote.
Mais il est voté au scrutin secret :
- soit lorsqu'un tiers des membres présents le réclame ;
- soit lorsqu'il y a lieu de procéder à l'élection du bureau.
Les délibérations sont inscrites par ordre d'importance. Elles sont signées par le président ou son représentant, puis notifiées et publiées.
Le compte rendu de la séance est mis à la disposition de tous et envoyé aux membres du syndicat mixte.

8-2-3- Dispositions particulières
Un membre titulaire empêché d'assister à une séance peut :
- soit être représenté par son suppléant ;

- soit donner à son suppléant ou à un collègue de l'assemblée syndicale de son choix pouvoir écrit de voter en son nom.
Un même membre ne peut être porteur que d'un seul pouvoir. Le pouvoir est toujours révocable.

8-3- Exécutif syndical
Le comité syndical doit élire en son sein, au scrutin secret et à raison d'une voix par membre, un président ainsi qu'un vice-président.
Pour chaque élection, si aucun des candidats n'a obtenu la majorité absolue à la fin du premier tour de scrutin, il est procédé à un deuxième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative.
Le président et son vice-président sont élus pour un mandat de trois ans renouvelables.

8-3-1- Missions du président
Le président convoque les différentes sessions du comité syndical.
Il ouvre la séance, dirige les débats, contrôle les votes et les déclare clos lorsque l'ordre du jour est épuisé.
Le président a seul la police de l'assemblée. Il peut, à ce titre, faire expulser de l'auditoire ou arrêter tout individu qui trouble l'ordre.
Il reçoit délégation du comité syndical pour assumer les tâches exécutives.

8-3-2- Missions du vice-président
En cas d'indisponibilité du président, le vice-président le remplace dans ses fonctions.

8-4- Hypothèses non envisagées
Toute circonstance non envisagée statutairement par le présent article est régie par les dispositions du Code général des collectivités territoriales relatives au fonctionnement d'un conseil municipal de communes de 3 500 habitants et plus.

Article 9 – Comité des partenaires du transport public
Le Comité des partenaires du transport public se borne à associer les usagers, les autorités organisatrices et les transporteurs aux réflexions sur :
- l'intermodalité ;
- l'offre et la qualité des services de transport de personnes ;
- les orientations de la politique tarifaire ;
- le développement du système de transports sur le périmètre d'action du syndicat mixte.

9-1- Composition
Il est notamment composé de représentants :
- des autorités organisatrices des transports ;
- des exploitants des services de transports collectifs ;
- d'associations d'usagers des transports individuels et collectifs.
Chaque catégorie de représentants siège au sein de ce Comité des partenaires du transport public suivant une répartition paritaire des sièges.

9-2- Compétences
Ce Comité est consulté pour avis sur l'offre et la qualité des services de transport proposés par le syndicat mixte, ainsi que sur les stratégies tarifaires choisies.
Son avis peut être également requis sur tout autre domaine relevant de la compétence du syndicat mixte.

Article 10 – Modifications statutaires
Toute décision de modification statutaire, autre que celle prévue à l'article 6, doit être votée à la majorité qualifiée des membres du comité syndical et dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 5212-29 à L.5212-30 du Code général des collectivités territoriales.

Article 11 – Dispositions financières

11-1- Comptable compétent
Le comptable du syndicat mixte est le trésorier principal de …

11-2- Dépenses

11-2-1- Dépenses d'investissement
Ces dépenses comprennent :
- les frais d'investissement (acquisition de matériels et d'équipements) et de recherche ;
- les frais de communication et d'information en investissement.

11-2-2- Dépenses de fonctionnement
Le syndicat mixte supporte :
- les charges à caractère général (location immobilière et fournitures) ;
- les charges de personnel et les frais assimilés (salaires) ;
- les autres charges de gestion courante (compensations tarifaires versées aux entreprises au titre de la caisse de compensation visée à l'article 7-3-3 des présents statuts).

11-3- Recettes
Les recettes du syndicat mixte comprennent :
- la participation des membres au fonctionnement du syndicat mixte, calculée et votée annuellement par le comité syndical pour l'établissement du budget primitif annuel ;
- le revenu des biens meubles ou immeubles appartenant au syndicat mixte ;
- les subventions ;
- les dons et legs ;
- le produit des emprunts que le syndicat mixte sera autorisé à contracter ;
- toute autre ressource autorisée par la loi.

Article 12 – Dissolution

12-1- Conditions de dissolution
Il peut être dissous d'office ou à la demande des personnes morales qui le composent, par décret sur l'avis conforme du Conseil d'État.
Toutefois, lorsque la demande de dissolution du syndicat mixte est présentée à l'unanimité de ses membres et qu'elle prévoit, sous la réserve des droits des tiers, les conditions dans lesquelles le syndicat mixte est liquidé, la dissolution du syndicat mixte est prononcée par arrêté du préfet de …
Le décret ou l'arrêté détermine, dans le respect du droit des tiers et des dispositions des articles L. 5211-25-1, L. 5212-33 et L. 5212-34 du Code général des collectivités territoriales, les conditions de liquidation du syndicat mixte.

12-2- Modalités de dissolution

La dissolution du syndicat mixte est organisée par l'article L. 5211-26 du Code général des collectivités territoriales.
Dès lors, les biens du syndicat mixte sont restitués aux collectivités qui les ont apportés. Les reliquats financiers sont partagés au prorata des apports.

ANNEXE 18 – ANNEXES LA FICHE ACTION VELO

Annexe 18 a	Le schéma national des VVV de 1998	283
	Schéma national des véloroutes et des voies vertes	285
Annexe 18 b	CERTU : Fiche Vélo n°2, Les bandes cyclables	286
	CERTU : Fiche Vélo n°7, Les pistes cyclables	290
Annexe 18 c	CERTU : Fiche Vélo n°1, Les schémas cyclables	295
Annexe 18 d	CERTU : Fiche Vélo n°11, Les sas à vélos	305
Annexe 18 e	CERTU : Fiche Vélo n°6, Les double-sens cyclables	308
Annexe 18 f	Commissariat général au développement durable – Les coûts et les avantages des vélos en libre service	310
Annexe 18 g	Plan des stations Vélam à Amiens	314
Annexe 18 h	Brochure Buscyclette, Vélo Service	315
Annexe 18 i	Charte de développement de l'usage du vélo (Le Grand Lyon)	316

ANNEXE 18 A

Le Schéma National des VVV de 1998

Le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) de 1998 a été adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 15 décembre 1998.

La carte de ce schéma de 1998 est présentée au Verso. Elle peut également être téléchargée à partir du site de la MN3V où elle figure en version JPEG compressée (Fichier JPEG - 144 ko ou normale fichier JPEG 1800 ko). Cette fiche reprend l'essentiel des informations données par le MN3V sur ce SN3V.



Objectifs poursuivis par le schéma

Ce schéma prévoit la réalisation d'un réseau structurant de 7 000 à 9 000 km, traversant l'ensemble des régions françaises, avec comme objectifs :

- de créer des emplois permanents dans les domaines des loisirs, du tourisme, des services et de l'aménagement ;
- de participer à la revitalisation rurale ;
- de relier les villes de toutes les régions ;
- de renforcer l'attractivité touristique des régions ;
- de favoriser le développement des modes de déplacements non polluants.

Principes d'élaboration du schéma

L'élaboration de ce réseau a été guidée par les principes suivants :

- aménager le plus possible de voies vertes, en réutilisant des infrastructures peu dénivelées (voies ferrées désaffectées, chemins de services le long de canaux et rivières, voies cyclables existantes...) et accessibles à tous publics ;
- proposer au moins une véloroute ou voie verte par région, en tenant compte notamment de l'attrait touristique de ces régions et des agglomérations, bourgs et villages traversés ;
- assurer la continuité avec les réseaux existants ou envisagés dans les pays voisins, et notamment avec les itinéraires européens.

Volet régional et actualisation



Photo Cap Lorient

Dans chaque région, l'élaboration d'un volet régional du schéma national, par un comité de développement des véloroutes et voies vertes, réuni sous l'autorité du préfet de région et du président du conseil régional.

En 2006, la MN3V, l'association des départements cyclables, le club des villes cyclables et la fédération des pays touristiques ont publié une carte de l'état du réseau national des itinéraires cyclables en mars 2006

ANNEXE 18 A

LE SCHEMA NATIONAL DES VVV DE 1998



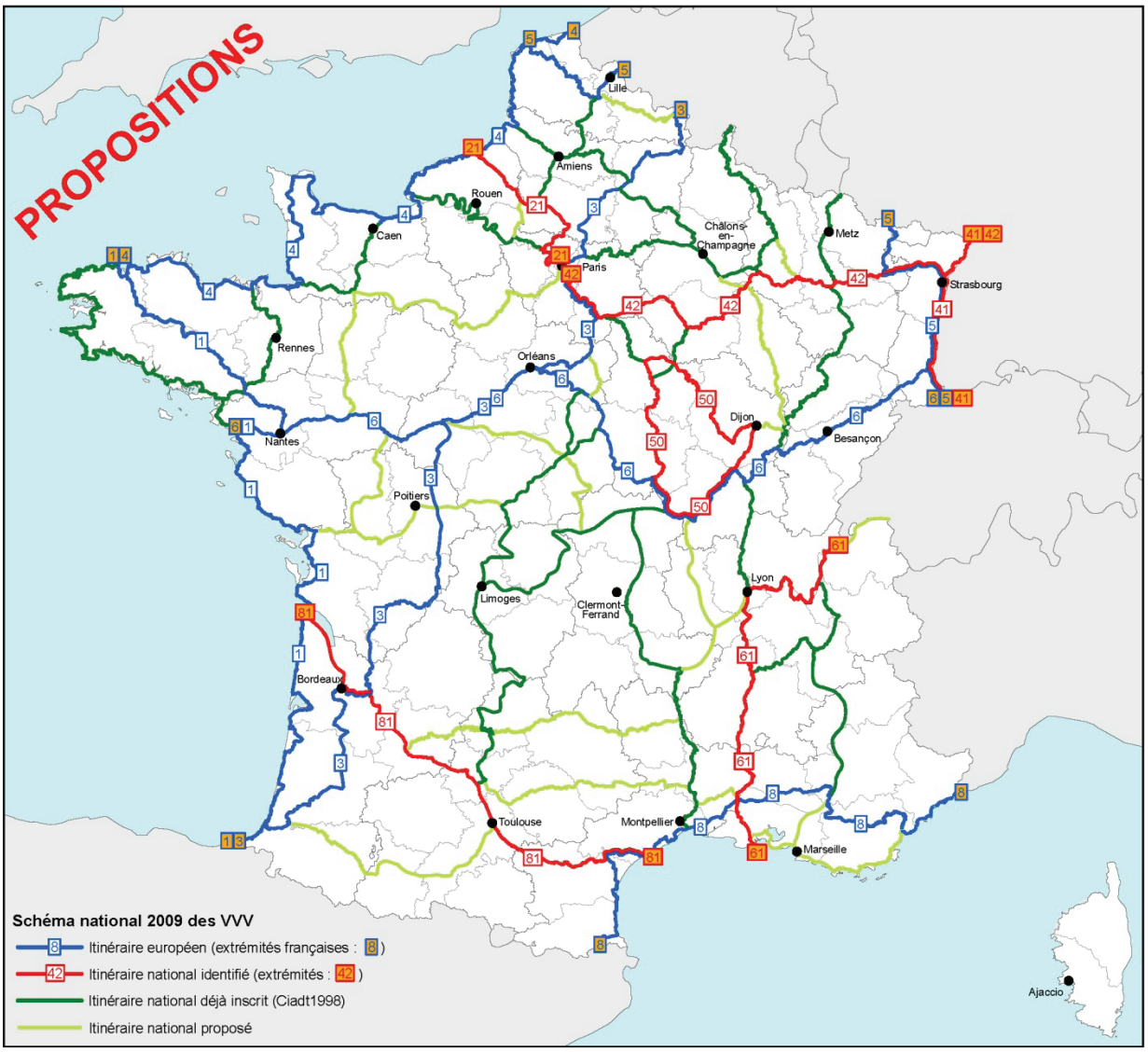
ANNEXE 18 A

SCHEMA NATIONAL DES VELOROUTES ET DES VOIES VERTES

Révision 2009 - Propositions

Carte des propositions soumises à consultation :

Quatre séries d'itinéraires sont représentées, pour lesquelles les contributions et suggestions sont attendues.
Si l'inscription des véloroutes des deux premières séries (européen, national identifié) dans le schéma national n'est pas à débattre, l'appartenance des itinéraires des deux autres séries (national déjà inscrit et national proposé) à ce même schéma est à examiner dans la mesure où des tronçons pourront être modifiés, ajoutés ou encore supprimés, au profit ou non d'autres projets à proposer.
Afin de faciliter la compilation de toutes les réponses, les contributions se devront, le cas échéant, de choisir entre plusieurs tracés ou variantes, de préciser les extrémités des itinéraires et de suggérer une dénomination d'itinéraire partagée par tous.



ITINERAIRES IDENTIFIES DU SCHEMA NATIONAL DES VELOROUTES ET DES VOIES VERTES

N°	Nom itinéraire (provisoire)	Extrémité n°1	Extrémité n°2	Extrémité n°3	Extrémité n°4
1	Véloroute de la côte Atlantique	Roscoff (29)	Hendaye (64)		
3	Véloroute des Pélerins	Jeumont (59)	Hendaye (64)		
4	Véloroute Roscoff - Kiev	Roscoff (29)	Bray-Dunes (59)		
5	Véloroute Francigena	Calais (62)	Wattrelos (59)	Grosbliederstroff (57)	Huningue (68)
6	Véloroute de l''Atlantique à la Mer Noire	St-Brévin-les-Pins (44)	Huningue (68)		
8	Véloroute Méditerranéenne	Le Perthus (66)	Menton (06)		
21	Véloroute Londres - Paris	Dieppe (76)	Paris (75)		
41	Véloroute du Rhin	Lauterbourg (67)	Huningue (68)		
42	Véloroute Paneuropa Radweg	Paris (75)	Lauterbourg (67)		
50	Véloroute du Tour de Bourgogne	Itinéraire en boucle			
61	Véloroute du Léman à la Mer	Valleiry (74)	Port-St-Louis-du-Rhône (13)		
81	Véloroute des Deux-Mers	Le Verdon-sur-Mer (33)	Agde (34)		

Certu

Fiche Vélo

FICHE n°02

août 2009

Les bandes cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Le terme bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Unidirectionnelle, elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale.

Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers, notamment aux intersections où le cycliste est davantage dans le champ de vision de l'automobiliste.



Source : DDE 974

Exemple de bande cyclable

La bande cyclable constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité (zone 30, zone de rencontre). Elle sera aménagée préférentiellement là où le trafic est moyen et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h. Elle présente plusieurs avantages : économique (elle n'a besoin que d'un simple marquage et de signalisation verticale), rapidement mise en œuvre et facilement utilisable (elle s'avère d'une grande souplesse pour les usagers).

Pour assurer le meilleur niveau de sécurité possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable est l'un des outils permettant la mise en œuvre d'un réseau cyclable continu couvrant l'ensemble de la ville (cf. fiche "Les schémas cyclables"), relié, en sortie de ville, aux itinéraires interurbains de déplacements utilitaires, sportifs et de loisirs.

Réglementation - Signalisation

- Le décret n° 98-828 du 14 septembre 1998 relatif à la circulation des cycles a modifié le code de la route et notamment la définition de la bande cyclable dans l'art. R110-2 : « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ». La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits.
- L'art. R431-9 n'impose plus l'obligation aux cycles d'emprunter les aménagements cyclables. Ces dispositions justifient que l'on régularise la bande cyclable à usage conseillé, signalée en entrée par le panneau C113 et en sortie par le panneau C114. Elle offre une plus grande

▷ Certu 2009/42

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

souplesse d'utilisation par rapport aux bandes cyclables obligatoires (signalées par le panneau B22a au début et le panneau B40 en sortie). Le recours à l'obligation est à réserver à des configurations particulières. L'avis du préfet est nécessaire.

- La bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.
- L'art. R431-9 du code de la route précise : *"Par dérogation aux dispositions de l'article R110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police"*, le panneau C 113 (ou B22a) est alors complété par un panonceau M4d2. Cette possibilité est toutefois fortement déconseillée en raison du différentiel important d'accélération et de vitesse entre le cycliste et le cyclomotoriste et de l'emprise peu large, inadaptée aux vitesses pratiquées par ces derniers.



C113



B22a



M4d2 désigne les cyclomoteurs

- Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement par une ligne continue 3u (masque de visibilité, présence d'un virage…). Le marquage des bandes cyclables peut être complété par des pictogrammes vélos blancs et des flèches : ces marques sont fortement recommandées aux débuts et fins de voies cyclables et il est conseillé de les utiliser en répétition à intervalles réguliers, environ tous les 50 m en ville, et au droit des entrées riveraines importantes.

Les débuts et fins de bandes cyclables sont soit interrompus sans biseau (préférable), soit matérialisés au sol par un trait oblique de 5u de large, comportant une interruption médiane de 50 cm.

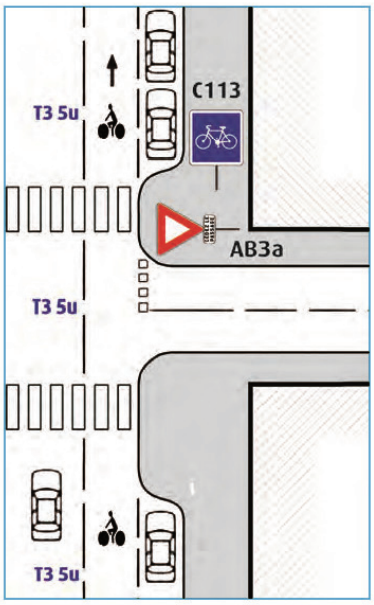
La couleur réglementaire du marquage est le blanc.



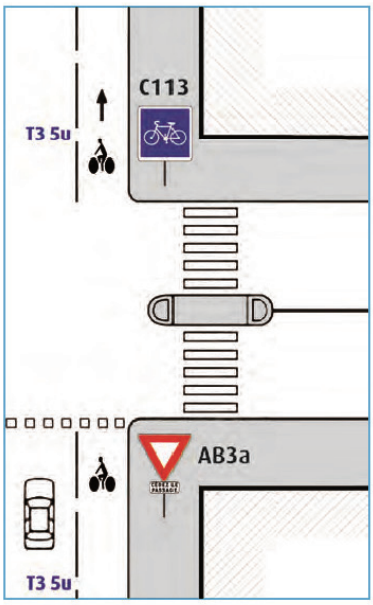
Source : CETE

- Lorsque la bande est prioritaire, le marquage T3 5u se poursuit dans la traversée du carrefour comme pour les autres voies. Lorsque la bande n'est pas prioritaire, le marquage T3 5u s'interrompt dans la traversée du carrefour.
- Si les cyclistes peuvent franchir la ligne discontinue pour effectuer un dépassement les autres usagers ne peuvent franchir ou chevaucher la ligne que pour quitter la chaussée ou l'aborder (Art. R412-23 du Code de la route).

Signalisation horizontale en carrefour



La bande cyclable garde la priorité



Interruption du T3 5u lorsque la bande cyclable perd la priorité

Conception

Les éléments techniques de la réalisation des bandes cyclables dépendent de nombreux facteurs qu'il s'agit de déterminer avant de procéder à l'aménagement : nombre actuel ou prévisible de cyclistes, type d'usagers (expérimentés, écoliers...), composition, volume, vitesse et fréquence du trafic général (voitures, camions, autobus, tramways, flux piétons...), type de voie sur laquelle on intervient, usage principal de la rue (habitat, commerce, loisirs...) et fonctionnement (stationnement, livraisons, accès...).

En ville, la largeur recommandée est de 1,50 m hors marquage en section courante.

Pour le passage d'obstacles ponctuels, sauf impossibilité technique avérée, on évitera absolument de descendre en dessous de 1,00 m, hors marquage.

On peut aussi augmenter sa largeur pour des raisons particulières (nombreux poids lourds par exemple) sans toutefois dépasser 2,00 m sous peine d'induire du stationnement illicite gênant la progression des cyclistes.



Source : CETE de Lyon

Bande cyclable

L'aménagement et le dimensionnement d'une bande devront tenir compte du profil en travers de la voie et de son équipement. En particulier, les largeurs des voies pour la circulation générale seront telles qu'elles n'engendrent pas de vitesses excessives.

Attention aux aménagements étroits qui conduisent le cycliste à frôler le trottoir ou à longer les véhicules en stationnement.

Traitements particuliers

Livraisons

Partant du principe que la bande cyclable permet de sécuriser le cycliste dans sa progression, le long de certains axes urbains, il est fortement conseillé d'organiser la demande en stationnement livraison avec les professionnels concernés pour que la bande soit respectée, par exemple en prenant sur une partie de l'emprise du stationnement automobile.

Arrêts de bus

Le marquage de la bande cyclable est souvent interrompu sur 10 m avant l'arrêt bus pour permettre au cycliste de se ré-insérer facilement dans le flot du trafic lorsque le bus est à l'arrêt, et au bus de bien se positionner au quai sans avoir à circuler sur la bande.

La bande cyclable est reprise quelques mètres après l'arrêt bus.

Bordures de trottoir et caniveaux

Il convient de tenir compte des bordures de trottoir, de leur forme, de leur hauteur et de la présence de caniveaux dans le dimensionnement des bandes cyclables.

Gérer les conflits potentiels

Accès riverains

Les accès riverains ou les entrées de lieux publics sont des lieux de conflits potentiels entre cyclistes et automobilistes. Pour limiter les risques, il convient d'assurer une visibilité optimale, essentiellement en éloignant le stationnement. On peut également réaliser un marquage spécifique sur la bande au droit des accès riverains à l'aide de pictogrammes vélo blancs.

Stationnement longitudinal

Dans le cas d'une bande cyclable longeant des places de stationnement, il est souhaitable de réserver une surlargeur de 0,50 m ou un espace tampon pour permettre l'ouverture inopinée de portières et les manœuvres des automobilistes sans danger pour les cyclistes. Cet espace pourra être en partie obtenu en réduisant la largeur du stationnement.

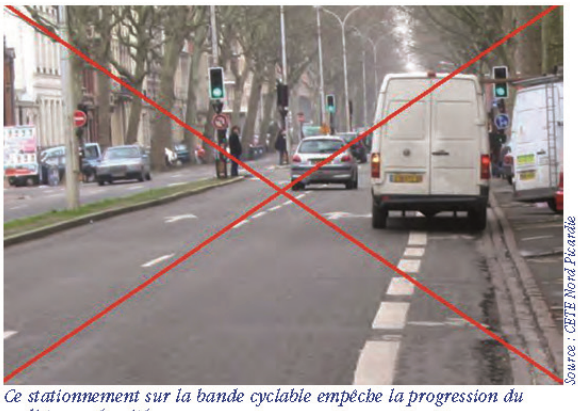


Source : CETE de l'Est

Espace tampon en cas de stationnement longitudinal

Stationnement gênant

L'implantation d'une bande cyclable implique d'avoir une politique de répression du stationnement sauvage.



Source : CETE Nord Picardie

Ce stationnement sur la bande cyclable empêche la progression du cycliste en sécurité

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

Séparateurs ponctuels

Lors de l'aménagement de chicanes, destinées à la modération des vitesses pratiquées, la continuité de la bande cyclable dans l'aménagement gomme la chicane pour les automobilistes qui optimisent leur trajectoire en circulant sur la bande.



Source : CETE Méditerranée

Îlot protégeant le cycliste au niveau d'une chicane

Il est préférable d'aménager un îlot de protection au niveau de la bande cyclable pour éviter au cycliste d'être coincé contre la bordure. Il en est de même pour les courbes prononcées.

Pentes en zones 30

Dans les zones 30 à relief plutôt plat, le cycliste circule dans le flux des véhicules motorisés, leurs vitesses respectives étant relativement proches. En revanche, en présence d'une pente importante, il est préférable de prévoir une bande cyclable permettant au cycliste de grimper la côte à vitesse réduite sans gêner les véhicules motorisés.

Entretien et confort d'usage

On veillera à maintenir à l'itinéraire un caractère confortable en l'entretenant régulièrement pour éliminer les gravillons, feuilles mortes, bris de verres, déchets de toutes sortes qui diminuent l'espace circulable du cycliste et accroissent le risque de glissance, en virage notamment.

On évitera aussi les ressauts dus aux raccordements de chaussées ou à la présence de grilles d'évacuation et les grilles de caniveau avec les fentes orientées dans le sens circulation, représentant un risque de chute non négligeable.



Source : FFCT - J. Bourna

Mauvais entretien rendant la bande impraticable

© 2009 Certu
La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.
Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :

- Certu (http://www.certu.fr).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

Auteur de la fiche

Bertrand Deboudt
✆ 03 20 49 62 31
bertrand.deboudt@developpement-durable.gouv.fr

Votre contact au CERTU

Nicolas Nuyttens
✆ 04 72 74 58 69
nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ✆ 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (S. Febure - JC Poveau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

Le Certu appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDM

Certu

Fiche Vélo

FICHE n°07

août 2009

Les pistes cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Les pistes cyclables, chaussées exclusivement réservées aux cyclistes, séparées de la chaussée générale, exigent de l'espace. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient.

Il est important de traiter attentivement les trois principales difficultés que posent les pistes cyclables, à savoir :

- *la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, sachant que le cycliste quitte un espace séparé, sécurisé pour retrouver le flot des véhicules motorisés ;*
- *l'éloignement potentiel de la piste cyclable par rapport à la chaussée qui pose le problème de la perception du cycliste par l'automobiliste, et réciproquement, notamment à l'approche d'un carrefour ;*
- *l'accessibilité (traitement des traversées de la piste qui constitue une chaussée en elle-même, repérabilité et détectabilité de la séparation des cheminements piétons et cyclistes pour une piste à hauteur du trottoir...).*

Eléments généraux de conception

Plus que pour tout autre aménagement, les pistes cyclables doivent répondre à des principes rigoureux de conception, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée. Les pistes cyclables ne sont génératrices de sécurité que si elles obéissent à des règles strictes, en particulier en ce qui concerne les dégagements de visibilité aux points de conflits : carrefours, accès et extrémités.

Ces règles sont destinées à éviter les pièges et à compenser le faux sentiment de sécurité induit par l'appartenance à un espace dédié, tant pour l'automobiliste que pour le cycliste.

Comme les pistes cyclables attirent essentiellement les cyclistes les plus vulnérables (enfants, cyclistes inexpérimentés...), il importe de veiller attentivement à ce que l'aménagement qu'on leur propose ne comporte pas de danger.

Une planification rigoureuse permettra d'établir les priorités de réalisation selon les besoins et selon les caractéristiques des voies.

Il existe deux typologie de pistes :

- les **pistes contiguës** à la chaussée *: qui correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries à 50 km/h ;*



Source : CETE de l'Est

Piste contiguë à la chaussée

- les **pistes éloignées** de la chaussée *: qui correspondent davantage aux pistes cyclables des voiries à 70 km/h ou +.*



Source : DDE 974

Piste éloignée de la chaussée

▷ Certu 2009/43

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

ANNEXE 18 B

Réglementation

L'article R110-2 du code de la route spécifie que le terme de piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles, c'est-à-dire aux vélos.

Les articles R.415-3 et 4 indiquent que tout conducteur qui change de direction doit céder le passage aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager, sauf indication contraire donnée par la signalisation.

L'article R 431-9 du code de la route indique que l'obligation d'emprunter les pistes est subordonnée à la décision de l'autorité investie du pouvoir de police. Il est en général préférable de ne pas rendre obligatoire l'usage d'un aménagement cyclable. L'obligation peut constituer une gêne, notamment à l'approche du croisement, ou pour certains types de cyclistes et devrait être réservée aux pistes qui côtoient des voies à fort trafic, à trafic lourd important ou à vitesse élevée...

Une piste facultative est signalée par le panneau carré bleu avec pictogramme vélo C113 qui indique «une piste ou bande conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues» tandis qu'une piste obligatoire est signalée par le panneau B22a (panneau rond nécessitant l'avis du préfet).

Employés seuls, les panneaux C113 et B22a interdisent l'accès de la piste aux cyclomoteurs. Si l'on souhaite les admettre, il faut un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police et adjoindre un panonceau M4d2 représentant un cyclomoteur (article R431-9 du code de la route et articles 66 et 75-3 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).

L'accès des cyclomotoristes est fortement déconseillé en raison du différentiel important d'accélération et de vitesse entre le cycliste et le cyclomotoriste et de l'emprise peu large, inadaptée aux vitesses pratiquées par ces derniers.

Largeur des pistes

La largeur varie notamment selon l'emprise disponible, l'importance de la rue, et peut être modulée en fonction de la circulation cycliste, de la présence occasionnelle de piétons, de l'existence de stationnement contigu, de la nature des bordures ou des séparateurs, d'un éventuel effet de paroi ou du vent fréquent (pont)...

Pistes unidirectionnelles

La largeur doit tenir compte des contraintes (dimension des trottoirs, points durs de profil en travers : pont...) mais si possible se rapprocher de 2,00 m, de sorte que les cyclistes puissent se dépasser.

Si les cyclomoteurs sont autorisés (très déconseillé), on s'efforcera d'avoir une largeur supérieure.

Pistes bidirectionnelles

Cet aménagement est d'insertion délicate en milieu urbain dense. La largeur recommandée est de 3,00 m.

L'usage par les cyclomotoristes doit être proscrit du fait des risques de collision frontale (sauf pour raison exceptionnelle, dûment justifiée et sur une courte section) et de la gestion difficile en carrefour.

Différents types de pistes cyclables

Les pistes éloignées de la chaussée

Elles sont en général bidirectionnelles et possèdent un cheminement piéton en parallèle, par exemple : chemins de halage des canaux ou berges des rivières, anciennes voies ferrées désaffectées, rues ou chemins interdits à la circulation motorisée. Les voies vertes quant à elles sont ouvertes à la circulation des piétons.



Source : Certu

Piste éloignée de la chaussée

Les pistes contiguës à la chaussée

Pistes ordinaires

Ces pistes sont séparées de la chaussée par un séparateur plus ou moins large.

Elles peuvent être unidirectionnelles de chaque côté de la voie ou bidirectionnelles d'un seul côté.

Pistes cyclables à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée

Elles sont aménagées directement contre la chaussée générale, mais situées à mi-hauteur de la chaussée et du trottoir. Elles sont physiquement séparées de la chaussée comme du trottoir par des bordures et les cyclomoteurs sont exclus.

Ce type de piste présente l'avantage d'être facilement transformable en bande à l'approche des carrefours, d'être aisément maintenue à un niveau surélevé en traversée de voies non prioritaires, de séparer clairement piétons et cyclistes, et de permettre aux automobilistes de bien voir les cyclistes.

Ces pistes sont unidirectionnelles afin d'assurer une bonne sécurité en carrefour. Il est nécessaire d'avoir une bonne maîtrise du stationnement sauvage.

Pistes intercalées entre trottoir et stationnement

En milieu urbain, ce type de piste est réalisé entre les voitures en stationnement et le trottoir. La délimitation, côté stationnement, peut être constituée par un îlot longitudinal bordé ou simplement marqué d'environ 50 cm de largeur (espace tampon de protection vis à vis du stationnement).

Cet îlot peut être interrompu pour permettre à l'eau pluviale de rejoindre le caniveau. Il offre une protection du cycliste vis à vis des portières des véhicules.

Ce type de piste est facilement transformable en bande à l'approche des carrefours pour permettre une bonne visibilité des cyclistes par les automobilistes, et réciproquement. Il est préférable que les accès riverains soient peu fréquents. Les cyclomoteurs sont exclus de ce type d'aménagement.



Source : CETE de l'Est

Piste intercalée entre le trottoir et le stationnement

Pistes cyclables à hauteur du trottoir

Lorsque le trottoir est suffisamment large, une solution consiste à délimiter une piste à hauteur du trottoir, mais en différenciant très clairement les parties affectées aux cyclistes et aux piétons. Les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics imposent une largeur minimale de trottoir de1,40 m libre de tout obstacle Cette largeur est de 1,80 m au minimum dans la recommandation de l'AFNOR (fascicule P 98-350). La largeur recommandée de la piste cyclable est de 1,50 m pour un sens. La piste cyclable est implantée du côté de la chaussée. Ce cas n'est pas idéal, car il existe des problèmes avec les personnes aveugles et malvoyantes. La séparation entre le cheminement piéton et cycliste sera de préférence repérable et détectable. En présence de stationnement longitudinal, il est recommandé d'avoir une surlargeur ou un espace tampon d'environ 0,50 m. La circulation des cyclomoteurs doit être exclue.

Section courante

Principes généraux

Des principes généraux s'appliquent à tous les types de piste. Ils sont synthétisés sur la figure 1.

Cas d'une piste au niveau du trottoir

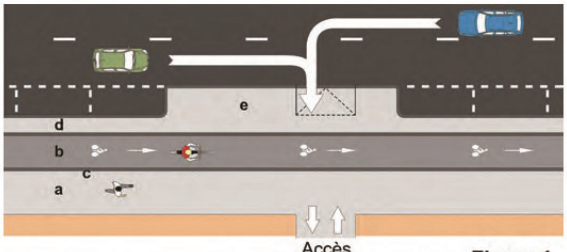


Figure 1

Une piste cyclable doit être éloignée des façades et clôtures afin de dégager la visibilité réciproque entre cyclistes et riverains qui sortent en voiture.

En pratique, la circulation des piétons doit se faire côté façades [figure 1 (a)] et la circulation des cycles côté chaussée [figure 1 (b)]. La séparation entre ces deux circulations [figure 1 (c)] sera de préférence repérable et détectable. Cette recommandation pourrait bien devenir, à terme, une obligation.

La différenciation des espaces piétons et cyclistes doit être sans ambiguïté pour tous les usagers, y compris les personnes aveugles et malvoyantes. Des études sont en cours pour améliorer la détectabilité et la repérabilité de cette séparation pour les personnes aveugles et malvoyantes. Une combinaison de matériaux différents, contrastes visuels, dispositifs tactiles, différences de hauteur..., est envisageable.

Pour les pistes bidirectionnelles, il est souhaitable de mettre un séparateur entre la piste et la chaussée, d'une largeur d'environ 0,50 m [figure 1 (d)].

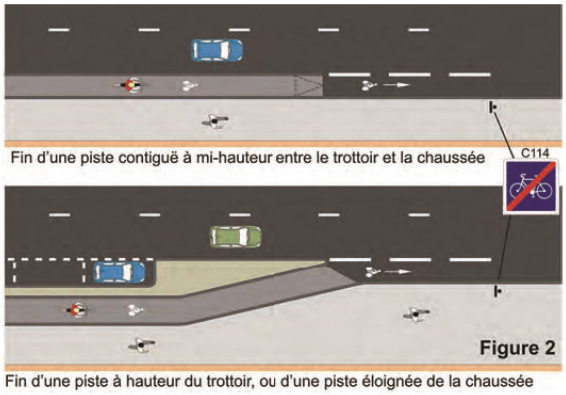
Pour les endroits dangereux et les accès riverains importants (habitats collectifs, entreprises, stations-service, supermarchés...), il est conseillé de renforcer la perception de la piste par les automobilistes : flèche, pictogramme (vélo blanc), revêtements différents de qualité et confortables pour les cyclistes.

En amont de l'accès riverain, un dégagement de visibilité de 5 à 10 m est indispensable (éviter le stationnement, les équipements divers, les masques végétaux, les bacs à fleurs...), afin de permettre une bonne perception réciproque des cyclistes et des automobilistes en manœuvre d'entrée et de sortie. Aménager une avancée de trottoir, sur une dizaine de mètres en amont [figure 1 (e)], constitue une bonne solution.

Extrémités

Pour une piste unidirectionnelle (figure 2), la réinsertion dans la circulation s'effectuera tangentiellement : la piste se prolonge en bande sur chaussée, soit en s'arrêtant sans resserrement brutal, soit en continuant jusqu'à un point particulier (ex, carrefour...). Il faut éviter d'arrêter la bande avant des points dangereux ou des zones de resserrement.

Le début de la piste sera annoncé par la signalisation verticale, éventuellement complétée par du marquage au sol : flèches, pictogrammes vélo. L'accès à la piste et la réinsertion dans la



Fin d'une piste contiguë à mi-hauteur entre le trottoir et la chaussée

Fin d'une piste à hauteur du trottoir, ou d'une piste éloignée de la chaussée

Figure 2

circulation s'effectuent de préférence à niveau (0 cm).

Pour une piste bidirectionnelle, l'aménagement des extrémités est plus délicat. Il dépendra de l'importance de la circulation sur la voie longée et du nombre de voies de circulation.

La présence d'un îlot-refuge de largeur minimale de 2,00 m ou/et de feux pourra s'avérer nécessaire, notamment si le trafic

Traversée de chaussée en section courante
(figure 3)

La visibilité devra être assurée en amont : suppression du stationnement par avancées de trottoir, suppression des obstacles visuels (panneaux de publicité, bacs, végétal...)...

L'infrastructure devra inciter à adopter une vitesse modérée.

Il est recommandé d'aménager un refuge central de 2,00 m minimum si la largeur et le trafic le justifient.

Un plateau surélevé pourra être réalisé (en milieu urbain uniquement).

Dans le cas où **la piste est prioritaire** elle sera protégée par la mise en place d'un "cédez-le-passage" ou d'un "STOP" sur les voies traversées. Il est souhaitable de rajouter le pictogramme vélo dans la traversée de la voirie.

Dans le cas où **la piste n'est pas prioritaire**, il est recommandé de ne pas matérialiser la traversée, afin de ne pas sécuriser faussement les cyclistes. Un "cédez-le-passage", voire un "STOP" ou un "feu", sera implanté sur la piste.

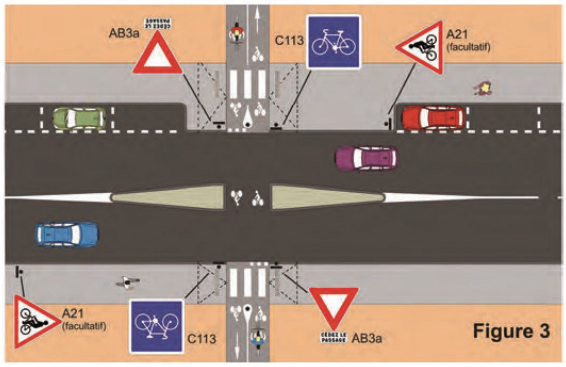


Figure 3

Carrefours

Objectifs généraux

Différents objectifs doivent être visés par l'aménageur, pour tous types de carrefours.

Parmi les objectifs les plus importants :

- permettre une bonne visibilité réciproque des usagers (cyclistes et automobilistes) en réalisant une avancée de trottoir ou en neutralisant une place de stationnement… ;
- assurer, si nécessaire, une bonne perception par l'automobiliste de la continuité de l'itinéraire cyclable dans le carrefour ;
- assurer la trajectoire la plus directe possible ;
- réduire la vitesse des véhicules, en particulier ceux effectuant des mouvements tournants, en adoptant des rayons de giration faibles… ;
- minimiser le nombre et la surface des zones de conflit ;
- éviter aux cyclistes les pertes de priorité successives.

Carrefours à feux

Le sas est un aménagement qui permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin d'être vu, de se présélectionner en tourne-à-gauche et de démarrer avant les véhicules à moteur pour une bonne perception /insertion.

Le principe consiste, sur toute la largeur de la chaussée concernée par le feu, à reculer la ligne d'effet des feux.

En l'absence de bande cyclable avant le carrefour, il convient de matérialiser au sol une bande cyclable (d'accès au sas).

L'interdistance recommandée entre les deux lignes d'effet de feu ou entre la ligne d'effet de feu et le passage piétons est de trois à cinq mètres (figure 4).

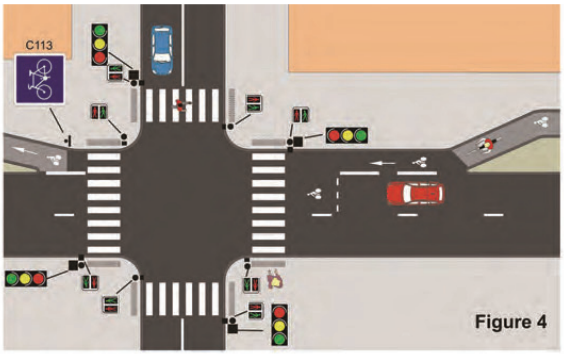


Figure 4

Lorsque la traversée de la piste est contiguë au passage piétons, par souci de simplicité, le seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire - art.R412-30 du code de la route - (figure 5).

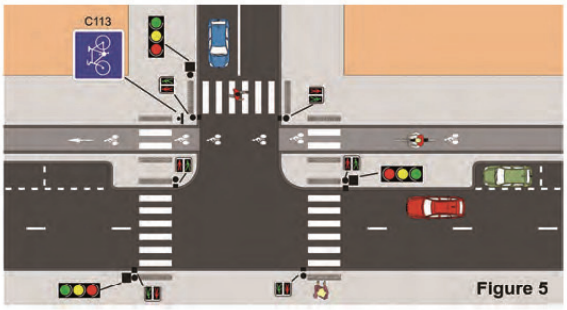


Figure 5

L'itinéraire perd la priorité, il est important de ne pas matérialiser la trajectoire dans le carrefour.

Pour les traversées contiguës aux passages pour piétons, il peut être utile de positionner quelques pictogrammes "vélo" blancs.

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

Traversée de voies non prioritaires

Différentes solutions permettent à l'aménageur d'assurer la continuité de la piste cyclable :

- la piste traverse le carrefour au niveau d'un plateau. De ce fait, la voiture qui accède ou sort de la voie secondaire est fortement ralentie, ce qui est en cohérence avec sa perte de priorité (figure 6) ;

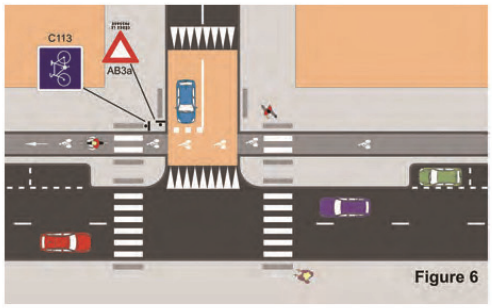


Figure 6

- la séparation physique entre la piste et la chaussée est interrompue une vingtaine de mètres avant le carrefour et la piste se continue en bande avec marquage T3 5u en traversée du carrefour. Cette solution permet d'améliorer la visibilité du cycliste lors de sa traversée (figure 7).

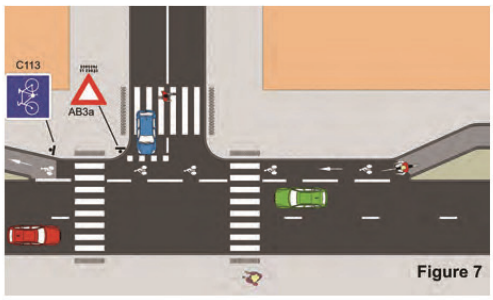


Figure 7

- la piste traverse le carrefour. Sa priorité est marquée par la signalisation du régime de priorité sur la voie secondaire.

  Cette solution apporte moins de sécurité au cycliste que dans les deux précédents cas (figure 8).

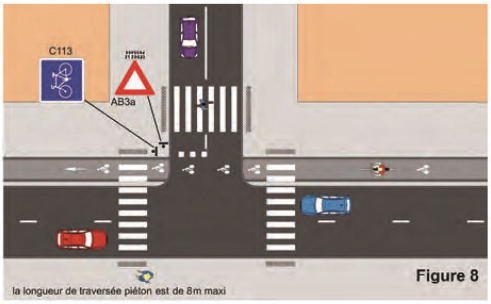


Figure 8

Traversée de voies prioritaires

La piste perd sa priorité. La signalisation appropriée est alors mise en place.

Aucun marquage particulier n'est à prévoir en traversée de la chaussée (figure 9).

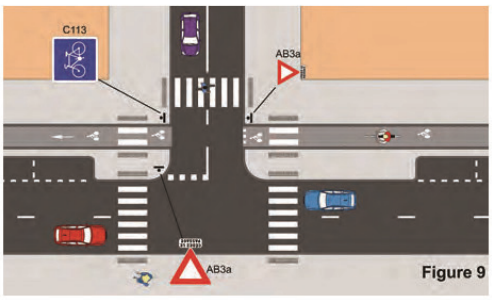


Figure 9

© 2009 Certu
La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.
Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :
- Certu (http://www.certu.fr).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

Auteur de la fiche
Jean-Claude Poreau
② 02 35 68 88 79
jean-claude.poreau@developpement-durable.gouv.fr

Votre contact au CERTU
Nicolas Nuyttens
② 04 72 74 58 69
nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr
Secrétariat : ② 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (S. Febvre - JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

Le Certu appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDM

Certu

Fiche Vélo

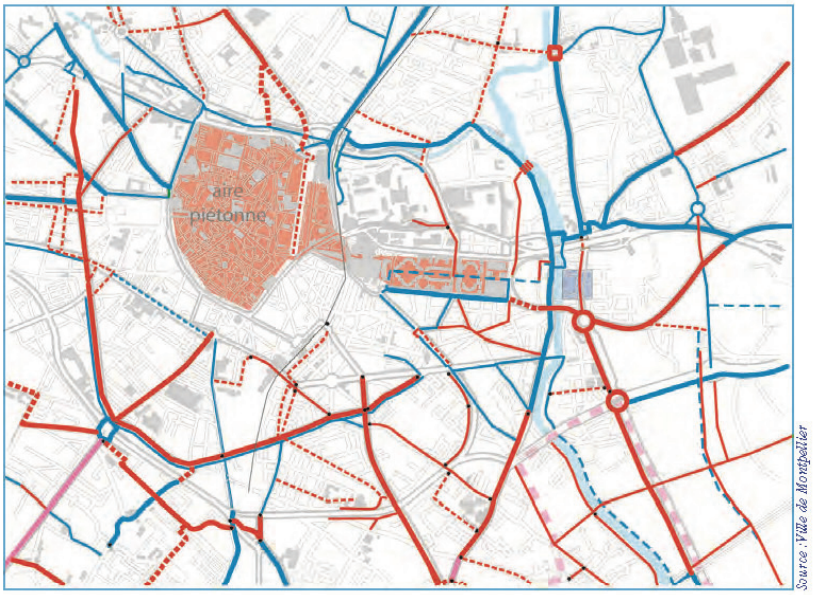
FICHE n°01

août 2009

Les schémas cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Une ville qui s'engorge et se pollue devient dangereuse et peu vivable pour ceux qui y habitent et s'y déplacent. Seul un rééquilibrage entre les différents modes de déplacement, au bénéfice de la marche à pied, des transports publics et du vélo, permettra un meilleur fonctionnement de la ville.



Source : Ville de Montpellier

Un schéma directeur cyclable ne peut être conduit que dans le cadre d'une politique cyclable globale dont il est un des composants possibles.

Il est avant tout un **outil de programmation et de planification** qui permet au gestionnaire de définir une politique d'aménagement en la matière et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Il facilite aussi la coordination des services qui interviennent sur le territoire.

Toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier (communes de toutes tailles, communautés de communes ou d'agglomération, départements, régions...) peuvent se doter d'un **schéma directeur cyclable**.

La loi LAURE

"... à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables..."

C'est ce que stipule l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) codifiée sous l'article L228-2 du code de l'Environnement.

▷ Certu 2009/41

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Réseau cyclable et déplacements

La volonté de développer l'usage du vélo en ville s'inscrit efficacement dans le cadre de la mise en œuvre d'une **politique globale des déplacements en ville** dont un des objectifs doit être de **réduire l'usage et la vitesse de la voiture** ainsi que le stationnement en ville par d'autres actions menées en parallèle.

Une réflexion globale sur les déplacements

Une politique cyclable est, en même temps, complémentaire et indissociable d'une réflexion globale sur les déplacements et le stationnement concernant tous les modes (transports publics, marche à pied, vélo et voiture)

Existantes, en cours, ou à mener dans le cadre du schéma vélo, ces réflexions sur les déplacements prennent des formes et des appellations différentes suivant la taille et la structure de la collectivité : PDU, PGD, PLD, PDD...

Pour les communes les plus petites ainsi que pour les communautés de communes plutôt rurales et en l'absence de toute autre réflexion sur les déplacements, le schéma cyclable abordera tous les modes de déplacement ainsi que le stationnement.

Il permettra ainsi d'avoir une réflexion globale sur les déplacements.

La loi LAURE de 1996 (qui a modifié l'article 28 de la LOTI en rendant obligatoire les PDU pour les villes de plus de 100 000 h) précise dans son article 20 que : *"l'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du PDU lorsqu'il existe".*

La hiérachisation du réseau

La hiérarchisation du réseau viaire permet de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure (ou que l'on souhaite lui faire assurer) dans le réseau en définissant plusieurs catégories de voies (schéma ci-après).

Se traduisant sur le terrain par un classement des voiries selon, généralement, trois niveaux (voies de desserte, voies de distribution et voies artérielles) elle permet de préfigurer les aménagements cyclables proposés sur ces voies selon deux grandes familles: cohabitation des modes ou séparation.

Le décret (2008-754) du 30 juillet 2008 portant sur diverses dispositions de sécurité routière introduit la **zone de rencontre** (1) et complète ainsi le dispositif (avec l'aire piétonne et la zone 30) des zones de circulation apaisée.

Leur développement intensif en milieu urbain constitue un élément important du réseau cyclable.

A l'intérieur des ces zones, la diminution du différentiel de vitesse entre cyclistes et automobilistes, par la mise en œuvre d'aménagements cohérents, permet de retenir le **principe de cohabitation** des modes de déplacement. Sauf cas particulier, il n'est pas recommandé d'y réaliser des aménagements cyclables.

Le décret instaure aussi la généralisation des doubles-sens cyclables à l'intérieur de ces zones de rencontre et zones 30.



Plan théorique de mise en œuvre des zones de circulation apaisée : elles peuvent représenter 70 % des rues d'une ville.

Objectif : un réseau complet - notion de continuité cyclable

Des aménagements isolés ne suffisent pas pour rendre le vélo sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement.

Afin de développer réellement l'usage du vélo comme moyen de déplacement, l'objectif fondamental à atteindre par toute politique de promotion cyclable est la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité du territoire.



Source : DSCR - F. Gopa

Les zones de circulation apaisée (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30) participent à la continuité du réseau cyclable.

(1) ***Zone de rencontre*** *: section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes...*

Une charte cyclable

Élaborer une charte cyclable permet d'affirmer la volonté de promouvoir l'usage du vélo. Cette charte cyclable constitue un véritable engagement politique et technique durable vis-à-vis de la population.

Elle affiche les grandes orientations de la collectivité en matière de vélo, par exemple :

- *tenir compte du vélo dans la politique de déplacements ;*
- *organiser la promotion permanente de l'usage du vélo ;*
- *bâtir et réaliser un plan pluriannuel d'aménagement du réseau cyclable ;*
- *assurer la complémentarité du vélo avec les autres modes de transport ;*
- *intégrer la dimension vélo dans tout projet de réaménagement ou d'aménagement d'infrastructure et d'urbanisme ;*
- *multiplier les dispositifs sûrs de stationnement dans les logements et près des commerces, des services et des équipements, ainsi que dans les pôles d'emplois et d'études ;*
- *assurer la liaison vers les pôles générateurs intra et extra muros ;*
- *affecter au vélo un budget spécifique significatif et annuel ;*
- *offrir aux enfants et aux jeunes la sécurité sur les trajets scolaires ;*
- *prendre en compte le vélo sur les lieux de travail (stationnement, sécurité, promotion des plans de déplacements d'entreprises / administrations, plans de prévention des risques routiers...) ;*
- *former les techniciens à la prise en compte des déplacements cyclistes ;*
- *mettre en place un dispositif efficace visant à faire respecter, par tous les usagers de l'espace public, les aménagements cyclables et les cyclistes...*

La charte cyclable demeure une référence pour tous les projets urbains.

Caractéristiques du réseau

Un réseau cyclable représente tout un ensemble de cheminements internes à la ville et aux quartiers, des itinéraires de liaison entre les quartiers et entre les communes, ainsi que des itinéraires de loisirs, de forme et de nature diverses.

Il n'est donc pas constitué exclusivement de pistes et bandes traditionnelles mais intégre l'ensemble des solutions techniques recommandées (encart page 5) et des mesures d'accompagnement, en proposant la plus adaptée à chaque situation.

Le maillage de ce réseau est suffisamment fin pour intéresser l'ensemble de la population et pour offrir les trajets les plus courts aux cyclistes.

Pour l'essentiel, ce "réseau" existe "virtuellement" dans toutes nos villes, puisqu'il est constitué du réseau viaire qui, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, **est autorisé aux cyclistes** et sur lequel les conditions de sécurité, de confort et d'agrément ne sont pas toujours assurées pour les cyclistes notamment lorsque la densité et les vitesses du trafic motorisé sont importantes.

Les solutions, menant à une meilleure prise en compte des cyclistes diffèrent selon les voies considérées, leurs caractéristiques et leurs fonctions (cf. hiérarchisation du réseau). Elles doivent néanmoins toutes offrir aux cyclistes sécurité, rapidité, agrément et facilité d'usage.

La typologie dominante du cycliste (jeunes cyclistes par exemple) intervient aussi dans le choix d'une solution technique.



Photo : CETE de l'Est

Piste cyclable en milieu urbain dense

Sécurité

La réduction du différentiel de vitesse entre vélos et automobiles est **un des premiers facteurs d'amélioration de la sécurité**, on recherche donc, par des aménagements et des mesures d'exploitation, la modération des vitesses. La hiérarchisation préalable du réseau définit les périmètres des zones de circulation apaisée.

Sur le reste du réseau, on opte plutôt pour la séparation des modes (plutôt pistes éloignées pour les voies à 70 km/h et bandes ou pistes contiguës pour les voies à 50 km/h). La typologie (enfants par exemple) et la densité du trafic cycliste attendu sont aussi des éléments qui, dans certains cas de zones apaisées, permettent d'opter pour une séparation des modes.

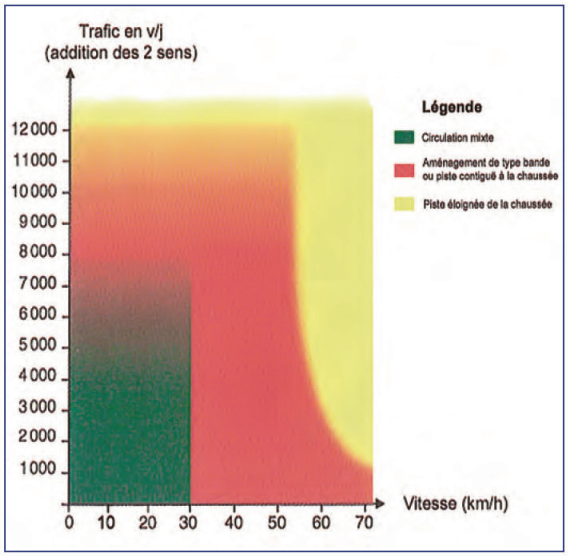


Schéma d'aide au choix d'un aménagement issu des expérimentations françaises et recommandé par le Certu.

Les actions proposées permettent de gérer correctement le stationnement des voitures (conflits d'espace, manœuvres, ouvertures de portière, etc.) et de traiter soigneusement les accès riverains.

En carrefour, l'attention accordée à la visibilité réciproque des usagers (qui est le deuxième facteur d'amélioration de la sécurité) et la prise en compte des pratiques ponctuelles des trajectoires cyclistes observées permettent d'orienter les solutions (îlots de protection en entrées/sorties des grands giratoires, sas à vélo, couloirs de présélection, transformation des pistes en bandes à l'approche des carrefours, etc...).

Rapidité - Réduction des distances

Bien plus que pour les véhicules motorisés, la durée et la distance parcourue pour un trajet sont des critères importants pour les cyclistes. C'est pour cette raison que le maillage du réseau doit être le plus fin possible.

Une attention particulière est portée aux allongements inutiles de parcours pouvant être évités par des aménagements spécifiques (parfois très simples).

Le développement des doubles-sens cyclables va y contribuer, de même que les recherches de passages au niveau des coupures linéaires ou surfaciques de la ville (cheminement au travers des parcs des résidences et des lotissements, réhabilitation ou construction de passerelles...).



Source : CETE de l'Est

Rue à double-sens cyclable

Agrément

Le plaisir de rouler à vélo ne doit pas être gâché par :

- un mauvais entretien de la chaussée ;
- la non prise en compte de certains détails (ressaut, continuité, largeur, matériaux, grille d'arbre et plaque d'égout...) ;
- l'absence de jalonnement ;
- l'absence ou le délabrement du marquage ;
- le manque de respect des aménagements cyclables (stationnement des automobilistes) ;
- le manque de respect des cyclistes (vitesses excessives, non respect des distances de dépassement) ;
- la cohérence des aménagements, du jalonnement et des mesures réglementaires - **dont il faut aussi prévoir d'imposer le respect** - contribue à cet agrément.



Source : CETE Méditerranée

Piste bidirectionnelle

Facilité d'usage

Qui dit facilité d'usage, implique continuité des itinéraires et repérage aisé. Un vrai réseau cyclable ne peut être constitué de petits tronçons disparates. Au contraire, ses itinéraires doivent être continus, bien jalonnés et reliés les uns aux autres, quelle que soit la nature des aménagements ou des voies qu'ils empruntent. Une coupure ou un maillon manquant, aussi petit soit-il, entraîne insécurité, rallongement de parcours et, dépréciation de la qualité de l'itinéraire.

Tout est lié

Le schéma directeur cyclable est un des nombreux outils permettant de mener une **politique cyclable** au sein d'une collectivité. Au delà de l'étude stricte d'un réseau cyclable, il est recommandé d'aborder des thèmes tels que le stationnement, le jalonnement, l'intermodalité, les services, la communication...

... penser le vélo comme un mode de déplacement à part entière...

Il est important de concevoir le vélo comme un mode de déplacement à part entière notamment en milieu urbain. Cela veut dire, en terme de conception de l'espace public (projets neufs ou réfection de voirie) et de gestion des modes, que le vélo est à traiter à égalité avec les modes motorisés et dans certains cas il est même possible de leur donner la priorité (conception ou gestion).

... organiser le stationnement...

Stationner son vélo en toute sécurité est une des clés de réussite d'une politique cyclable. Des stationnements doivent être mis en place au niveau de tous les pôles générateurs, des zones d'emploi, d'études et de commerces. Un traitement particulier est réservé à l'habitat collectif où des garages à vélos communs et sécurisés peuvent être réalisés (réhabilitations ou programmes neufs).

... promouvoir l'intermodalité...

L'aire d'attraction d'une station de transport public peut être multipliée par 5 à 10 avec une politique vélo adaptée. Réussir l'intermodalité (Vélo/tram, bus, train, car interurbain) passe par une accessibilité sans faille des stations et des véhicules, arrêts et gares (routières et ferroviaires) et surtout par l'organisation d'un stationnement sécurisé.



Source : CETE Méditerranée

Vélostation dans un parking relais tramway

... développer les services.

Les systèmes de vélo en libre service (VLS) participent largement à la promotion du vélo et contribuent à l'augmentation de la part modale vélo dans les villes où ces systèmes ont été développés à grande échelle. Ils sont aussi le pilier indispensable d'une intermodalité réussie avec les TC. D'autres services (location, réparation, stages de conduite, etc) sont aussi à développer.

Des solutions pour répondre à toutes les situations

Aménagements de base

- mixité dans les zones de circulation apaisée (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30) ;
- double-sens cyclable ;
- mixité bus/vélos (couloir bus ouvert aux cyclistes) ;
- bandes et pistes cyclables ;
- voies vertes.



Source : CETE de l'Est

Aménagement d'une piste unidirectionnelle au niveau du trottoir

Mesures d'accompagnement

- stationnement ;
- jalonnement ;
- carte des itinéraires cyclables ;
- guide de l'utilisateur vélo ;
- services vélo intégrant éventuellement des cycles à pédalage assisté (VLS, vélostations...).



Source : CETE Méditerranée

Stationnement à proximité des pôles générateurs de déplacement

Solutions ponctuelles ou spécifiques

- rues barrées ou impasses franchissables par les cyclistes ;
- traversées d'espaces privés ;
- traversées de parcs et de jardins publics ;
- rampes sur escaliers ;
- sas et bandes de présélection ;
- ouvrages inférieurs et supérieurs.



Ville de Toulouse : Édition de guide et plan pour mieux circuler à vélo.

L'étude du réseau cyclable : une démarche de projet

La démarche pour la planification d'un réseau cyclable s'inscrit souvent dans le cadre d'un plan global de déplacements. L'étude de ce réseau peut s'appuyer utilement sur quelques grandes orientations rassemblées dans une "**Charte cyclable**" (voir page 3) qui affirme clairement la volonté politique et technique d'aboutir.

Pour mener à bien un projet cyclable, il importe de préciser l'organisation du travail par la mise en place d'équipes motivées et compétentes.

Des équipes motivées

Tout projet de ce type implique la création, d'une part, d'un comité de pilotage présidé par le maire ou un adjoint et composé d'élus et éventuellement de représentants des acteurs locaux (associations d'habitants et de cyclistes, commerçants, parents d'élèves, autres maîtres d'ouvrage...) et, d'autre part, d'une "équipe projet" formée autour d'un "noyau dur" de techniciens de diverses disciplines et complété, en tant que de besoin, par des spécialistes.



Source : CETE de l'Est

Bande cyclable avec mise en place d'un espace de sécurité entre le stationnement et l'aménagement cyclable

Le rôle du comité de pilotage est de :

- proposer un cahier des charges à l'équipe projet fixant précisément les objectifs de l'étude, le contenu, les exigences en accord avec la charte cyclable ;
- valider les propositions de l'équipe projet (proposition de réseau, aménagements et mesures d'accompagnement) et les faire adopter par le conseil municipal ;
- assurer la coordination avec les autres projets de la ville ;
- programmer les actions dans le temps ;
- préciser les mesures d'accompagnement du projet cyclable, en particulier en matière de communication et de stationnement ;
- mettre en place le processus de suivi et d'évaluation.

L'équipe projet assure la coordination technique du projet et réalise celui-ci dans ses différentes phases et dans tous ses détails.



Source : CETE Méditerranée

Piste cyclable en site propre en périphérie de la ville

Un projet en plusieurs phases

L'étude d'un projet de réseau cyclable passe par un certain nombre de phases.

Plus ou moins complexe, sa mise en œuvre dépend, pour la durée et l'importance des phases, de la taille de l'agglomération, de sa topographie, de la structure de son réseau viaire, des pratiques de ses habitants, etc.

La démarche proposée passe par les phases suivantes : découverte du terrain à vélo, recueil de données, analyse et diagnostic, objectifs propositions, suivi et évaluation.

Découverte du terrain à vélo

Avant de s'engager dans un travail très technique, il est bon que toutes les personnes impliquées dans l'étude se familiarisent avec le problème posé au travers d'une découverte de la ville à vélo.

Cette expérience permet à chacun de découvrir les avantages de ce mode de déplacement mais aussi les freins à son usage.

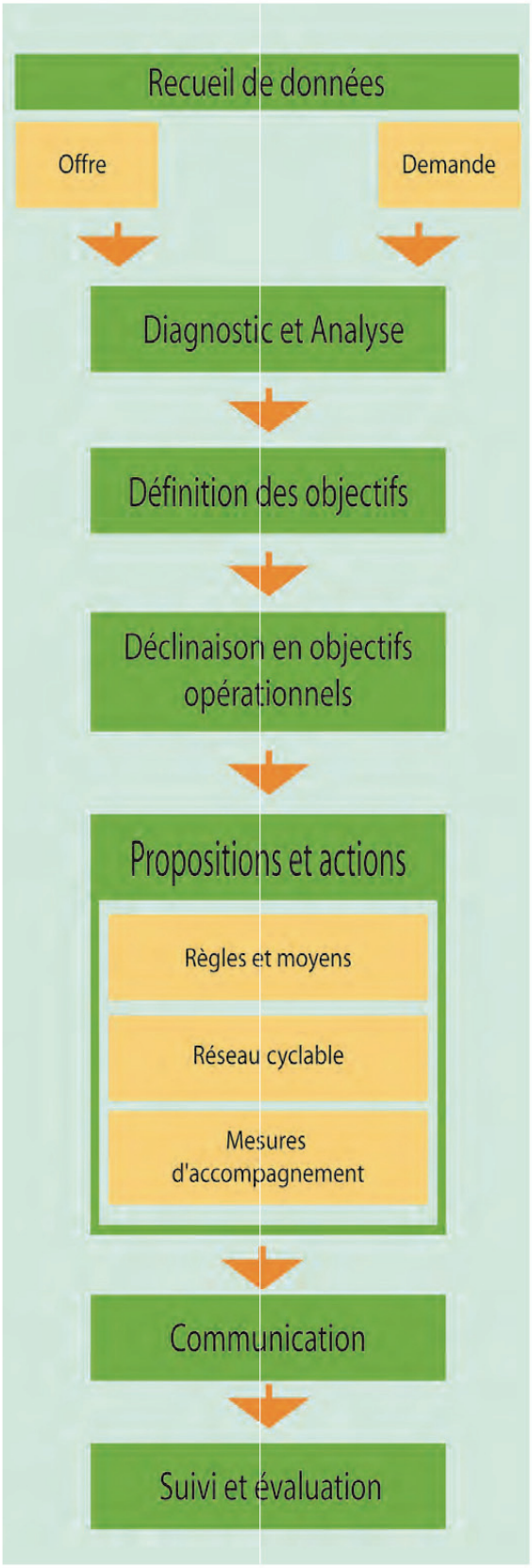
Recueil de données

Pratiques et besoins

L'observation des comportements (cyclistes et autres usagers), complétée d'enquêtes auprès des cyclistes et d'entretiens avec les acteurs locaux (collectivités, régie des transports, associations), permet de recueillir des informations sur les pratiques et les difficultés rencontrées par les cyclistes liées au fonctionnement et à l'utilisation des différents aménagements (carrefours, pistes, bandes, stationnement, ...).

Elle permet ensuite de préciser les demandes des usagers (enrichies par les enquêtes), en particulier celles émanant des associations de cyclistes et d'habitants, des scolaires et de leurs parents.

ANNEXE 18 C



Données techniques

Disponibles dans les services de la mairie ou auprès d'autres collectivités, ces données comprennent des éléments sur les accidents, les trafics, le stationnement, l'usage et la fonction des voies (se procurer la hiérarchisation du réseau si elle existe sinon en proposer et en faire valider une en fin de diagnostic), les principaux pôles générateurs, les documents d''urbanisme et les projets, la topographie, les caractéristiques géométriques des voies, les coupures (voies SNCF, rivières, voies rapides), les opportunités (projets d'infrastructure ou d'urbanisme), les réseaux de transports collectifs, le plan de circulation, les aménagements cyclables existants...

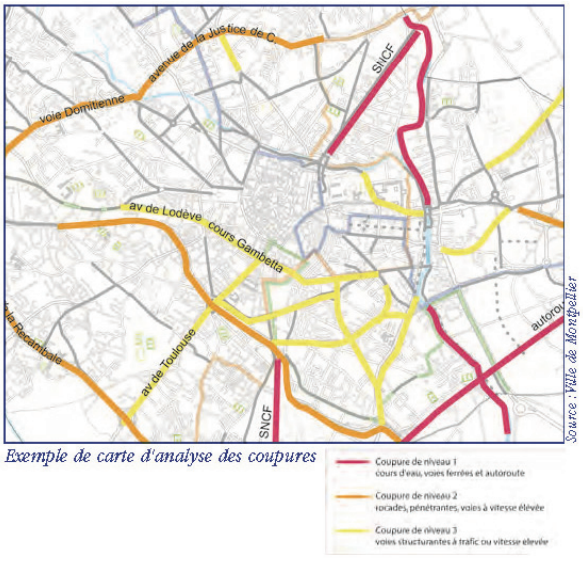
L'équipe projet doit aussi se rapprocher des autres collectivités territoriales (départements, communes limitrophes, communautés de communes, régions, etc.) afin de prendre connaissance des aménagements et schémas cyclables existants ou en cours dans le but de concevoir les continuités cyclables et l'intermodalité de façon cohérente.

Certains éléments ne sont toutefois accessibles que par l'observation sur le terrain. L'équipe projet ne doit donc pas hésiter à se rendre à nouveau sur le terrain à vélo pour approfondir les données (notamment pour les aménagements cyclables existants).

Analyse et diagnostic

Les données recueillies sont classées et reportées sur des documents graphiques de synthèse :

- cartes du réseau viaire et de sa hiérarchisation ;
- carte des aménagements cyclables et de tous autres éléments utiles à la circulation cyclable (+ fiche technique par aménagement) ;
- carte des pôles générateurs ;
- carte des accidents de vélos, de cyclomoteurs et d'autres usagers ;
- carte de synthèse des dysfonctionnements (relevés des freins à la circulation cyclable, carrefours complexes, discontinuités, stationnement mal positionné, etc.) ;
- carte des coupures linéaires et surfaciques...



Exemple de carte d'analyse des coupures

ANNEXE 18 C

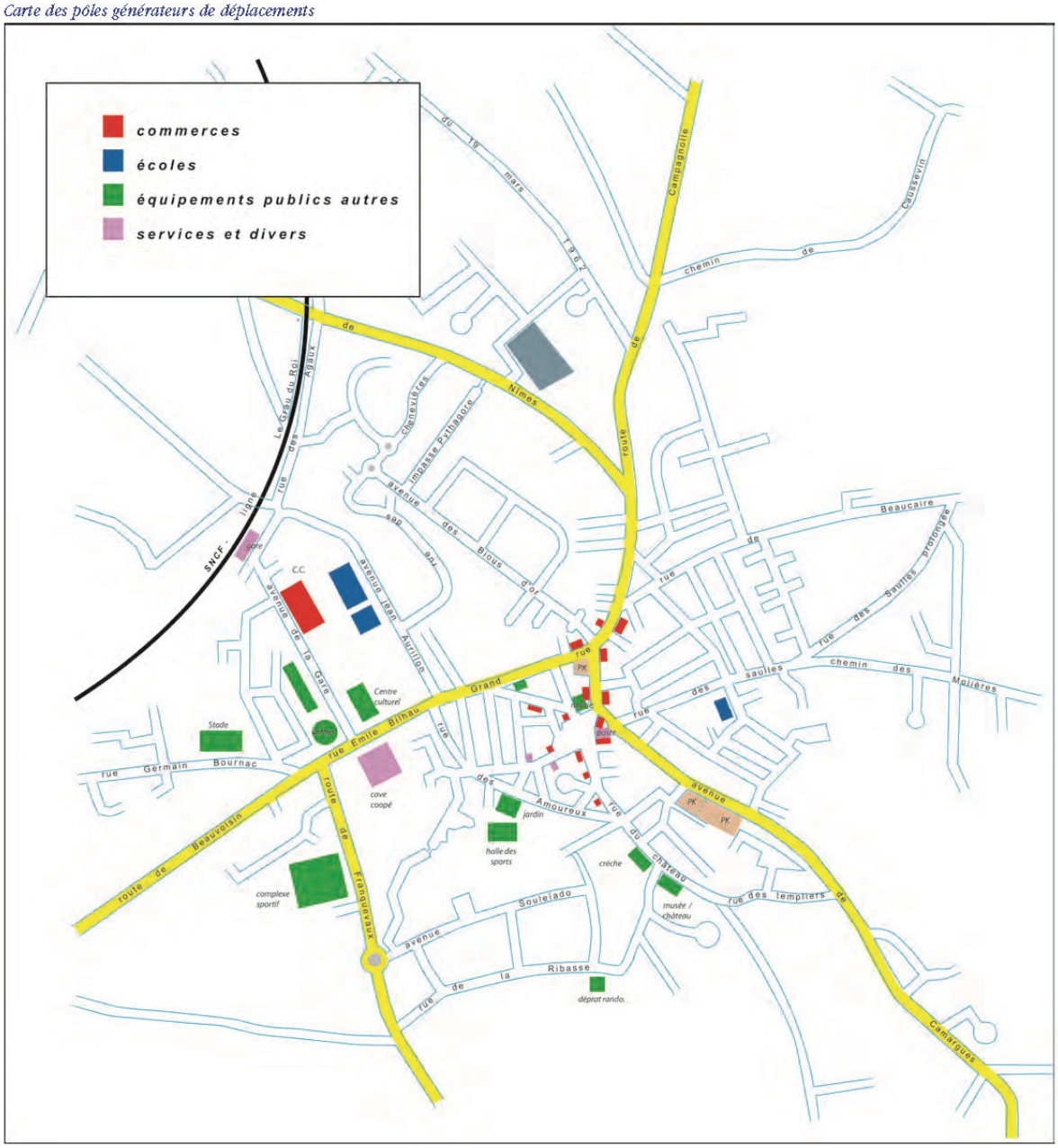
Grâce à ces cartes établies par quartiers ou par zones homogènes ou pour la ville entière, on peut mettre en évidence la véritable nature des dysfonctionnements, leur importance et leurs causes ainsi que les opportunités d'aménagements.

L'ensemble de ces données et cartes sont analysées et servent au diagnostic qui fait l'objet d'une présentation aux élus.

La réalisation d'un schéma directeur cyclable permet de faire un état des lieux très précis des aménagements cyclables existants. Cela peut-être l'occasion de réaliser une fiche technique de l'aménagement (situation, photos, commentaires).

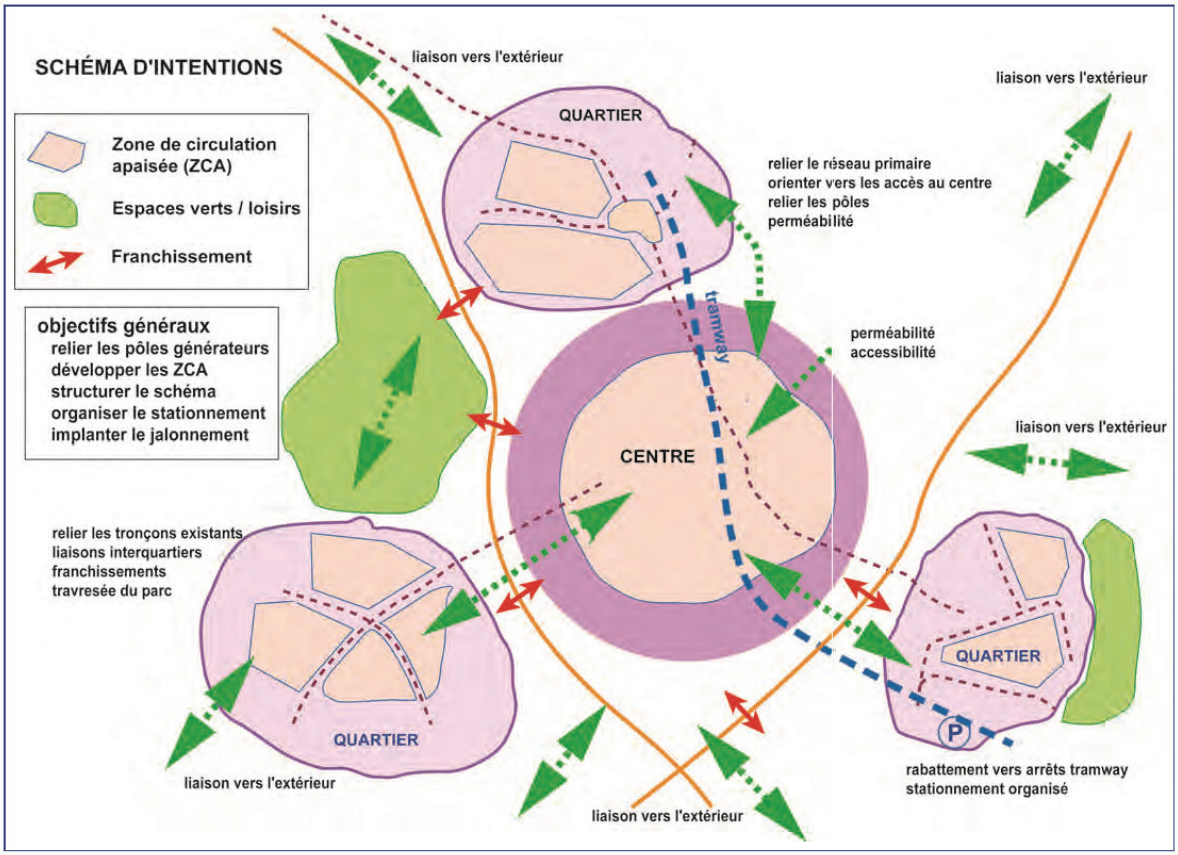
Un avis est donné sur plusieurs critères (sécurité, gestion des intersections, entretien, marquage, signalisation, jalonnement, visibilité, revêtement, traitement des extrémités, respect de l'aménagement par les autres usagers etc.) permettant ainsi au gestionnaire de faire les améliorations nécessaires.

Carte des pôles générateurs de déplacements



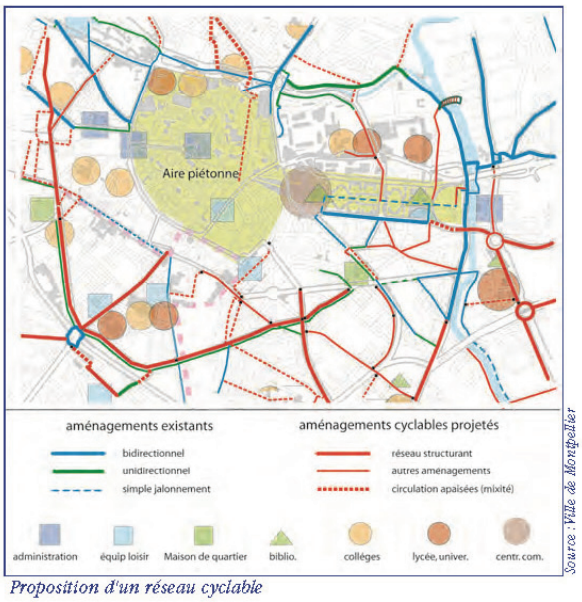
Source : Ville de Générac

ANNEXE 18 C



Objectifs, scénarios et propositions

En fonction des éléments du diagnostic (validé par le comité de pilotage) et des attentes du cahier des charges, l'équipe projet propose, et fait valider par le comité de pilotage, les objectifs à atteindre.



Proposition d'un réseau cyclable

Ces objectifs à atteindre permettent de proposer le schéma d'intention et la structure du futur schéma.

Ensuite, l'équipe projet présente le réseau cyclable et ses variantes (scénario). À l'instar du réseau de voirie, le schéma vélo est maillé autour d'un réseau structurant et est hiérarchisé.

Les mesures d'accompagnement (jalonnement, stationnement, services...) sont décrites et doivent être intégrées dans l'estimation financière. Pour le stationnement, une carte de localisation des points à aménager peut être fournie.

L'équipe projet est alors chargée (après que le comité de pilotage aura émis un avis sur les variantes) d'élaborer et de proposer, pour chaque tronçon ou secteur, des solutions techniques et réglementaires adaptées. Ces solutions font l'objet d'une estimation financière et d'une programmation précise.

Le suivi du schéma et l'évaluation des réalisations sont définis dans cette phase (voir chap. le suivi et l'évaluation).

Réaliser un réseau cyclable consiste, bien-sûr, à proposer de nouveaux aménagements mais aussi à améliorer le réseau existant.

Précisons, enfin, que cette démarche n'est pas linéaire. L'établissement d'un tel projet comporte en effet de multiples allers et retours : entre le repérage sur le terrain et l'analyse des documents existants, entre le diagnostic et les objectifs, entre les objectifs et leur proposition concrète sur le terrain...

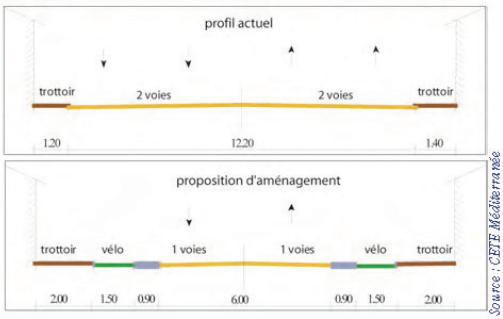
ANNEXE 18 C

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

© 2009 Certu
La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.

Le Certu appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDM





Source : CETE Méditerranée

Proposition de solution technique sur un axe

Le suivi et l'évaluation

Il est fortement recommandé au comité de pilotage de confier à l'équipe projet une mission de suivi des opérations.

L'équipe projet peut ainsi être consulté pour donner un avis sur un projet en cours ainsi que sur les programmations annuelles successives.

Par ailleurs, l'évaluation des aménagements et du réseau global peut être demandé par le comité de pilotage.

Les critères d'évaluation (fréquentation, coût, sécurité, indice de satisfaction...) pour diverses cibles (cyclistes, automobilistes, décideurs...) sont à proposer par l'équipe projet en cours d'étude.

La communication

Pour être compris et mis en oeuvre, le schéma directeur cyclable s'accompagne d'un programme d'actions de communication, pour informer, convaincre... et montrer son efficacité en matière de sécurité, d'accessibilité et d'amélioration de la qualité de vie.

L'équipe projet présente au comité de pilotage un véritable plan de communication, partie intégrante du schéma cyclable. L'objectif étant d'informer sur la réalisation du réseau cyclable (réunion publique) mais aussi de faire la promotion du vélo. Le plan de communication précise les outils de communication (bulletin municipal, internet, support papier, manifestation, etc.).

Une des premières actions, très attendue par les usagers, peut être l'élaboration d'un plan des aménagements, accompagné d'une charte de comportement s'adressant aux cyclistes, aux piétons, ainsi qu'aux automobilistes.

Le plan de communication peut aussi proposer la mise en œuvre d'actions spécifiques pour des cibles identifiées :

- les bienfaits des déplacements à vélo en ville (santé, pollution, économie, etc.) ;
- les bons comportements à adopter lorsque l'on est cycliste ;
- les bons comportements à adopter lorsque l'on est automobiliste ;
- la réglementation (droits et devoirs du cycliste, panneaux réglementaires, etc.) ;
- fiche destinée aux dirigeants des pôles générateurs de déplacement pour inciter les employés à se déplacer à vélo pour les déplacements domicile/travail ou pour les déplacements professionnels - Mise en valeur des PDE ;
- informations sur la mise en place d'un vélobus et pédibus dans les écoles de la ville...

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.
Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :
- Certu (http://www.certu.fr).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

Auteur de la fiche
Jérôme Cassagnes
✆ 04 67 20 90 44
jerome.cassagnes@developpement-durable.gouv.fr

Votre contact au CERTU
Nicolas Nuyttens
✆ 04 72 74 58 69
nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr
Secrétariat : ✆ 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (S. Febure - JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

Certu

Fiche Vélo

FICHE n°11

août 2009

Les sas à vélos

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

▷ Certu 2009/45

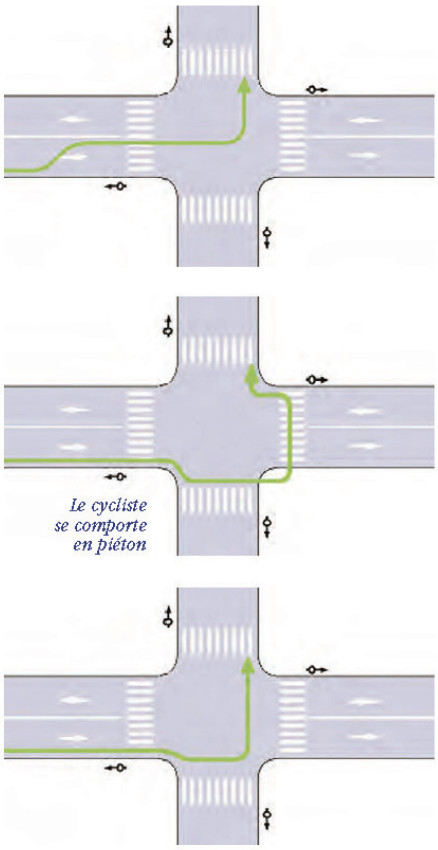
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Définitions et principes

La manœuvre de tourne à gauche en carrefour peut s'avérer dangereuse pour les cyclistes, en particulier lorsque la voie qu'ils empruntent ou qu'ils longent est dotée de plusieurs voies de circulation ou supporte une circulation importante ou rapide.

Les comportements observés sont très variés et dépendent à la fois de l'expérience du cycliste, des flux de circulation, de la couleur des feux…



Un aménagement réglementaire permet de faciliter cette manœuvre en carrefour à feux et de la sécuriser : **le sas**.

Très répandu chez nos voisins européens, il a été introduit depuis bon nombre d'années dans les "villes cyclables" françaises avant d'être officiellement intégré dans le code de la route en 1998 *(articles R415-2 et R415-15)* et précisé dans l'I.I.S.R..

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

De par l'éloignement engendré entre le passage piéton et les véhicules motorisés, le sas permet au piéton :

- d'être mieux vu par les conducteurs de véhicules de grande hauteur, notamment pour le piéton de faible taille ;
- d'augmenter le confort de sa traversée.



Photo : CETE de Lyon

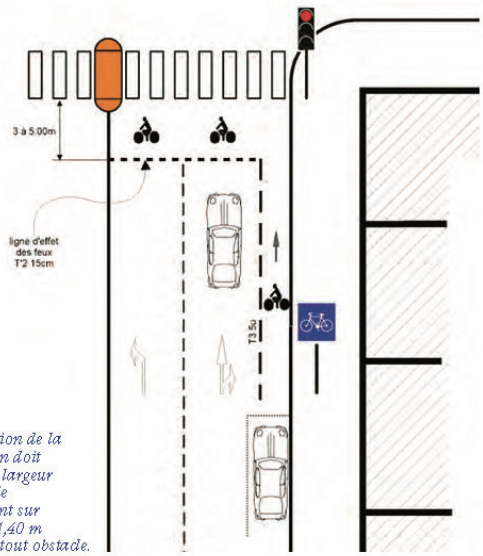
Un sas peut ainsi être utilement mis en œuvre, même en l'absence de tourne-à-gauche.

Le principe consiste donc, sur toute la largeur des voies de circulation générale concernées par le feu, à reculer ou à marquer en retrait la ligne d'effet des feux des voitures. En l'absence de bande cyclable sur l'axe aménagé, il est nécessaire de créer une bande cyclable (d'accès au sas) de quelques mètres pour que les cyclistes puissent, réglementairement, remonter sur leur voie la file de voitures et entrer dans le sas.

ANNEXE 18 D

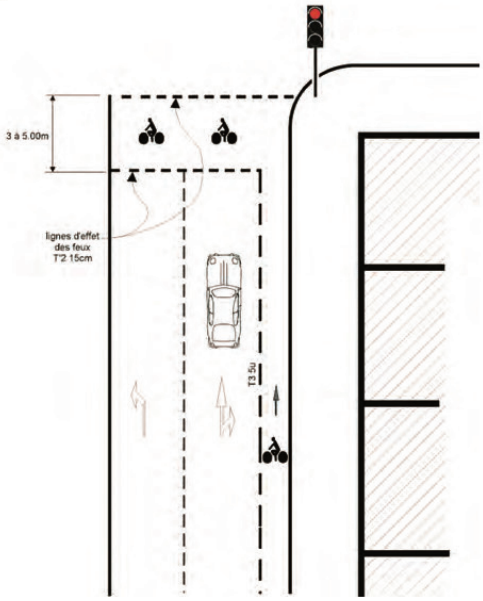
Exemples d'aménagement de sas :

➪ En l'absence d'aménagement cyclable en amont du carrefour, une bande cyclable d'accès au sas est créée sur une dizaine de mètres.



L'implantation de la signalisation doit respecter la largeur minimale de cheminement sur trottoir de 1,40 m dégagée de tout obstacle.

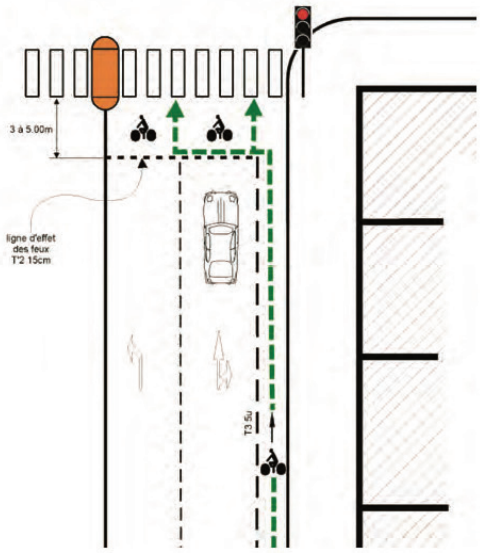
➪ En l'absence de passage piéton, une seconde ligne d'effet des feux fermant le sas vélo est nécessaire. Elle s'applique aux cyclistes.



Le sas est particulièrement recommandé et utile en cas de mouvements de tourne à gauche importants et si la voie supporte un trafic élevé, rapide ou plusieurs voies de circulation.

Fonctionnement du sas

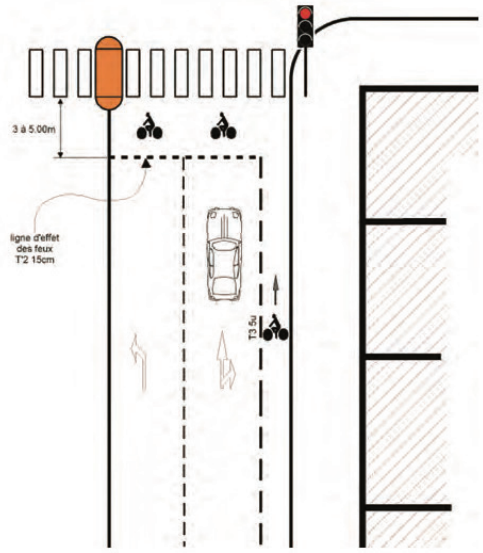
➪ **A - Le feu est ROUGE**



Je suis cycliste ... Le feu est rouge ...

Je m'avance dans le sas et je me place devant les voitures arrêtées, pour aller soit tout droit, soit à gauche.

Lorsque le feu passe au vert, je peux ainsi être vu des automobilistes et démarrer avant eux.



Je suis automobiliste ... Le feu est rouge ...

Je m'arrête avant la première ligne d'effet des feux et je laisse donc libre l'espace (sas vélo) situé entre la ligne d'effet et le passage piéton.

Lorsque le feu passe au vert, je respecte les cyclistes placés devant moi.

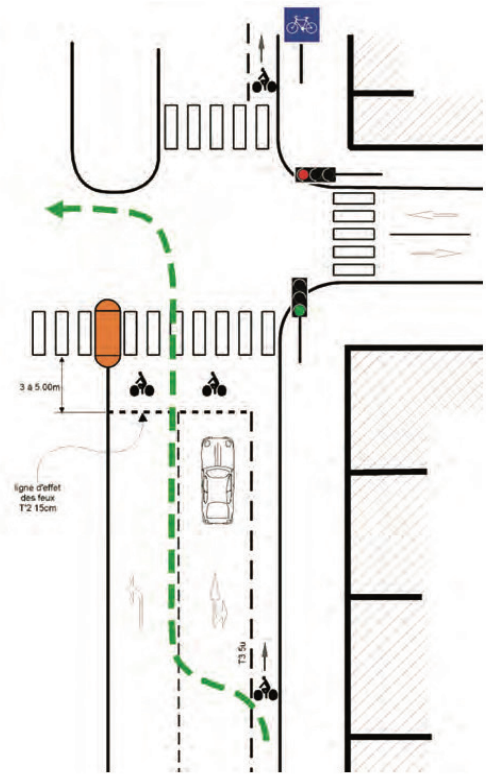
ANNEXE 18 D

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

© 2009 Certu
La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.

Le Certu appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDM

⇨ B - Le feu est VERT

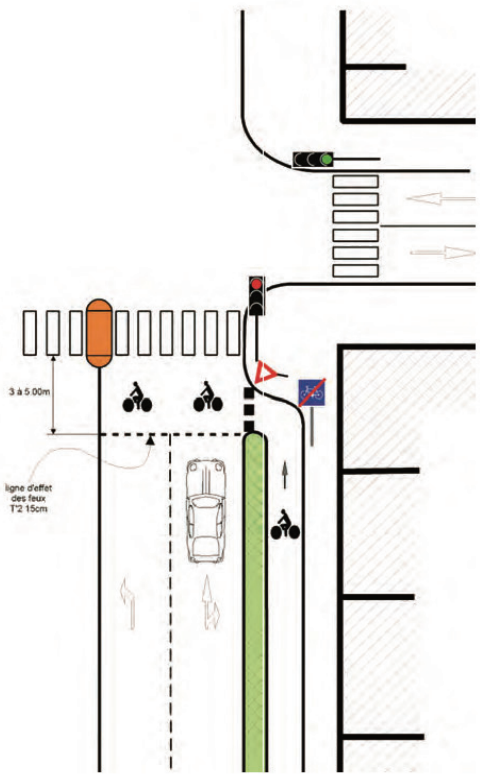


Je suis cycliste ... Le feu est vert ...

Le sas ne me sera pas utile ; j'effectue ma manœuvre de tourne à gauche en me plaçant, par anticipation, à gauche, en amont du carrefour.

Certains "contournent" le carrefour et se placent devant les véhicules de la voie sécante (non réglementaire), d'autres se comportent en piéton.

⇨ C - Cas particulier



Je suis cycliste ... et je roule sur la piste cyclable.

Arrivé à son extrémité, je cède le passage.

J'attends que le feu soit rouge ou qu'il n'y ait plus de voitures pour entrer dans le sas.

On peut également gérer par feux l'extrémité de la piste.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.
Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :

- Certu (http://www.certu.fr).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
✆ 03 87 20 45 59
francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens
✆ 04 72 74 58 69
nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr
Secrétariat : ✆ 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (S. Febvre - JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

Certu

Fiche Vélo

FICHE n°06

novembre 2009

Les double-sens cyclables

Le double-sens cyclable est une rue à double sens "dont un sens est réservé aux cycles".

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Pour quoi faire ?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens unique pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentation des vitesses et des distances parcourues - donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines.

Aujourd'hui, dans beaucoup de villes françaises, de nombreuses rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation de double-sens cyclables. Il suffit de s'inspirer des villes qui ont déjà généralisé ces aménagements comme Strasbourg, de celles qui ont entrepris d'en réaliser comme Colombes, Grenoble, Lille, Nantes, Paris et Rennes, et des villes étrangères (en Suisse, en Allemagne…) où il n'est pas rare que plus de 80 % des rues à sens unique soient ainsi traitées.

Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes.

Avantageux pour la collectivité car il se met souvent rapidement en place, sans travaux lourds de voirie, il permet un meilleur maillage du réseau cyclable.



Source : CETE Nord-Picardie

Exemple de signalisation de la sortie d'un double-sens cyclable.

Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones de rencontre et les zones 30, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) et mérite d'être développée dans les rues où la vitesse réelle pratiquée est de l'ordre de 50 km/h.

Réglementation

Le code de la route, dans son article L411.1, dit que : « le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, interdire, à certaines heures, l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ». Les double-sens cyclables, les couloirs-bus entrent dans le champ de cet article.

Le double-sens cyclable s'accompagne donc de la prise d'un arrêté. Il en est de même pour justifier dans certains cas particuliers sa non mise en œuvre dans une zone de rencontre ou une zone 30. Pour les zones 30 existantes avant le 30 juillet 2008, l'arrêté devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010.

Conception - Signalisation

• Extrémités et carrefours

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens et la signalisation de police correspondante. Par exemple, prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux, supprimer le feu de répétition de gauche en l'absence d'îlot séparateur...

Signalisation verticale : un panonceau M9v2 vient obligatoirement compléter le B1. Un panneau C24a (photo ci-contre) peut être positionné dans l'autre sens.



Signalisation verticale de l'entrée du double-sens cyclable (M9v2 sous le B1)

▷ Certu 2008/07

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

ANNEXE 18 E

Certu
centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

© 2009 Certu
La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.

Le Certu appartient au Réseau Scientifique et Technique du MEEDDAT

Un panneau C24c peut indiquer la présence de cyclistes dans le sens inverse de la circulation générale sur les voies sécantes non prioritaires. En cas d'utilisation d'un panneau interdiction de tourner à gauche ou à droite pour les voies sécantes prioritaires, il est obligatoire de lui adjoindre le panonceau M9v2. Les panneaux C24a et C24c sont très fortement conseillés sur les axes à 50 km/h, conseillés pour les rues à trafics importants dans les zones 30 et optionnels à l'intérieur des zones de rencontre.



Panneau indiquant la présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers d'une voie sécante non prioritaire (C24c)

Signalisation horizontale : en entrée et en sortie de voie, un îlot de protection, matérialisé au minimum par de la peinture, et prolongé par une ligne continue 3u sur environ 10 m, peut être utile. La flèche et le pictogramme vélo sont recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité (stationnement...). Le marquage au sol de la section courante se poursuit dans le cas d'une intersection avec une voie non prioritaire et est interrompu dans les autres cas.

• Section courante

Le marquage de type bande cyclable est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u, ou dans des cas bien particuliers tels que des virages, des configurations de mauvaise visibilité, ... ligne continue 3u.

La perception de l'aménagement peut être utilement renforcée par des pictogrammes et des flèches. Une séparation de type piste peut être envisagée pour des trafics motorisés supérieurs à 5 000 vh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes ; la mise en œuvre au sol de pictogrammes et de flèches facilitera la prise en compte de ces derniers.

LARGEUR CHAUSSÉE	TRAFIC MOTORISÉ			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 vh/j et 5 000 vh/j	entre 5 000 vh/j et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	pictogrammes flèches	pictogrammes flèches	▲	▲
3,50 m < L < 4,50 m	pictogrammes flèches	marquage complet *	▲	▲
L > 4,50 m	marquage complet *	marquage complet *	marquage complet * ou séparation **	séparation **

* Pictogrammes, flèches, marquage de type bande ; ** Pictogrammes, flèches, séparation de type piste ; ▲ Cas peu réaliste ou déconseillé

NB : Ce tableau ne concerne pas les zones de rencontre et les aires piétonnes.

Gérer les conflits potentiels

• Cyclomoteurs

Les cyclomoteurs ne doivent pas être autorisés dans le sens réservé aux cycles.

• Information des piétons

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines importantes : on pourra utilement renforcer le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

• Stationnement longitudinal

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules, donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile du côté du sens réservé aux cycles.

Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double-sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté. Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le sens qui lui est réservé par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobile. Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière et pour les manœuvres de stationnement.

• Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, il faut faire respecter l'aménagement.

• Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il peut être recommandé de renforcer la protection de la voie réservée aux cycles (séparateur, surélévations...).

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites :
- Certu (http://www.certu.fr)
- « portail métier » sécurité routière de la DSCR (http://securite-routiere.metier.i2)
- Sétra (intranet : http://catalogue.setra.i2 et internet : http//catalogue.setra.equipement.gouv.fr).

Références bibliographiques

- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon - 2008 - *www.certu.fr*
- FUBicy - Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... - Edition 2006 - *www.fubicy.org*
- CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - Lyon - 2004 - *www.certu.fr*
- Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière.
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Auteurs de la fiche

D'après ville&vélo • n°7 juin-juillet-août 2003
avec la collaboration du Certu et des correspondants vélos des CETE

Votre contact au CERTU

Nicolas Nuyttens
② 04 72 74 58 69
Nicolas.Nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ② 04 72 74 59 33

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau), Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel), Normandie Centre (JC Poreau), Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

le point sur

n° 50
Mai
2010

ECONOMIE ET EVALUATION

TRANSPORT

Les coûts et les avantages des vélos en libre service

Les systèmes de vélos en libre service (VLS) sont en plein essor. Le premier a été implanté à Rennes en 1998, mais c'est le lancement de Vélo'v à Lyon mi-2005 qui a été le déclencheur de projets dans plusieurs villes françaises.

En rapprochant les coûts de mise en place et d'exploitation de l'ensemble des avantages procurés, les systèmes de vélos en libre service présenteraient un bilan globalement équilibré, leur coût global annuel de 100 millions d'euros (M€) étant compensé par des avantages d'un niveau sensiblement équivalent, dont bénéficient en premier lieu les utilisateurs du service. Compte tenu de l'importance des coûts fixes, l'équilibre du bilan socio-économique dépend fortement du « taux d'utilisation » du système, taux qui augmente avec sa taille.

Ce résultat reste à prendre avec précaution, car il repose sur des données fragmentaires en provenance d'un nombre limité de systèmes. Une collecte plus systématique d'informations permettrait dans l'avenir une évaluation socio-économique plus précise.

Fin 2008, une vingtaine de villes françaises avaient installé des systèmes de vélos en libre service pour un total de 32 000 vélos et 2 500 stations. Paris (20 000 vélos pour 1 500 stations) et Lyon (4 000 vélos pour 340 stations) constituent de loin les plus grands systèmes et représentent les trois quarts de l'offre totale. Pour les autres agglomérations, l'offre varie entre 1 000 et 2 500 vélos pour les plus grandes comme Toulouse, Marseille, Nantes ou Montpellier et de 150 à 350 vélos pour les plus petits systèmes. Le volume total augmente rapidement avec l'extension de services existants et l'installation dans de nouvelles agglomérations. Les modalités de fonctionnement sont assez proches entre systèmes (voir encadré 1).

Un contexte de promotion du vélo

Le développement des systèmes de vélos en libre service s'inscrit dans le cadre plus général de politiques multimodales de déplacements et de politiques de promotion de l'usage du vélo (développement d'aménagements cyclables, organisation de stationnements vélos, politiques d'intermodalité transports en commun / vélo, mise en place de plans de déplacements d'établissements comportant un volet vélo, campagnes de promotion de l'usage du vélo...). Les vélos en libre service ont un effet de communication et d'entraînement sur l'usage du vélo en général, et inversement, le développement d'aménagements cyclables sécurisés favorise l'usage des VLS.

Les vélos en libre service peuvent être installés en complément d'autres types de services vélos (autres types de vélos publics – en location ou prêt courte et longue durée – stationnement vélos gardiennés...). Certaines agglomérations ont ainsi mis en place des systèmes de location de vélos courte ou longue durée (dans le cadre de « maisons du vélo ») ou de remboursement partiel de l'achat d'un vélo. Ces dispositifs sont exclus du champ de l'étude. Seuls sont considérés ici les systèmes de vélos en libre service.

Les vélos en libre service ont dopé l'usage du vélo

Les déplacements en vélos en libre service ne se substituent pas à des déplacements à l'aide de vélos

Encadré 1 : Des modalités assez proches entre systèmes

Avec les systèmes de vélos en libre service l'usager peut emprunter et reposer le vélo dans des stations en libre service (par définition). Le système tarifaire repose en règle générale sur la gratuité de la première ½ h, les ½ h suivantes étant ensuite facturées, de façon à inciter les usagers à n'emprunter le vélo que pour un unique trajet et le remettre en station dès l'arrivée à destination, ce qui permet d'assurer une bonne rotation des vélos. Cette facturation à l'usage s'accompagne de la souscription d'un abonnement modique (courte ou longue durée) ainsi que du versement d'une caution. Les stations doivent être assez rapprochées (tous les 300 m ou 400 m) pour assurer un bon maillage du territoire. Les systèmes de VLS installés à ce jour l'ont été dans les parties centrales des agglomérations.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable

www.developpement-durable.gouv.fr

ANNEXE 18 F

individuels, mais s'ajoutent aux déplacements vélos préexistants. Sur Lyon, l'usage du vélo a progressé de 75 % en trois ans, depuis le lancement de Vélo'v. Sur Paris, il a progressé de 46 % entre octobre 2006 et octobre 2007.

Un mode de transport complémentaire

A Lyon, selon une enquête réalisée auprès des utilisateurs de Vélo'v, en l'absence du service, 51 % d'entre eux auraient emprunté les transports collectifs, 37 % seraient venus à pied, 7 % auraient utilisé leur voiture, 3 % leur vélo personnel, et 2 % ne se seraient pas déplacés.

Il ne faudrait toutefois pas opposer les vélos en libre service avec les transports en commun et la marche à pied, au vu de cette enquête. Les VLS peuvent constituer une offre complémentaire aux transports en commun. Ils permettent de décharger ces derniers aux heures de pointe, et de compléter l'offre de transports collectifs urbains lorsque celle-ci est réduite ou en-dehors des heures de service. De nombreuses agglomérations proposent des tarifications intégrées et/ou des supports billettiques communs. Les VLS peuvent également être utilisés dans le cadre de chaînes multimodales de déplacements et permettent de réduire le temps d'accès aux stations, en se substituant à la marche à pied. En revanche, ces résultats indiquent qu'il y a peu de report modal de la voiture vers les VLS.

Un coût moyen élevé, de l'ordre de 2 000 € à 3 000 € par vélo et par an

Les coûts et les recettes des exploitants sont mal connus. Les contrats de vélos en libre service sont souvent associés aux contrats de mobilier urbain et de publicité et les coûts ne sont pas toujours diffusés. D'après une enquête du GART, le coût moyen pour ce type de service serait de l'ordre de 2 000 € à 3 000 € par vélo et par an. Ces coûts recouvrent l'investissement ainsi que les coûts d'exploitation et de maintenance : réparation des vélos et entretien des stations, gestion du système informatique et du centre d'appel, organisation du système de rotation des vélos.

Le bilan des coûts et avantages apparaît néanmoins globalement équilibré

Les systèmes de vélos en libre service présenteraient un bilan globalement équilibré, leur coût global annuel de 100 M€ étant compensé par des avantages d'un niveau sensiblement équivalent (voir tableau). Les avantages en termes de gains de temps tenant compte de la pénibilité pour les usagers (cf encadré 2) représentent l'essentiel des avantages (80 M€) devant les gains liés à la décongestion des transports en commun (25 M€), les gains de décongestion de la voirie (3 M€) et les gains liés aux externalités environnementales (0,5 M€). Ce résultat est à prendre avec précaution, car il repose sur des données fragmentaires en provenance d'un ensemble limité de systèmes. Les principales incertitudes portent sur les coûts de revient réels de ces systèmes, sur l'évaluation de l'avantage moyen « transport » procuré aux cyclistes utilisant les vélos en libre service ainsi que sur les niveaux relatifs des avantages « santé » du vélo et de la marche à pied. Par ailleurs, compte tenu de l'importance des coûts fixes, l'équilibre du bilan socio-économique dépend fortement du taux d'utilisation du système, qui semble être assez faible pour les petits réseaux.

Le taux d'utilisation croît avec la taille du système

Le nombre de locations quotidiennes et de kilomètres parcourus varie en fonction de la densité de la zone desservie, de la taille de l'agglomération et de l'ampleur du service. Dans de grands systèmes

Bilan socio économique des vélos en libre service : pour un système moyen et pour l'ensemble des systèmes*

	Par vélo (en €/an)	Par déplacement (en €/dépl.)	Pour un parc de 4 000 vélos (en M€/an)	Pour le parc France entière en 2008 (32 000 vélos) (en M€/an)
Coûts d'investissement et d'exploitation des systèmes	-2 500	-1,37	-10,00	-80
Coûts d'opportunité des fonds publics portant sur le déficit (coûts-recettes) des VLS	-600	-0,33	-2,40	-20
Coûts d'opportunité portant sur les pertes de recettes des opérateurs de transports collectifs urbains	-70	-0,04	-0,28	-2
Insécurité routière	-10	-0,01	-0,04	-0,3
Total des coûts	-3 180	-1,74	-12,70	-100
Avantages pour les cyclistes	2 430	1,33	9,73	80
Décongestion des transports en commun	820	0,45	3,29	25
Décongestion de la voirie routière	110	0,06	0,44	3
Externalités environnementales	20	0,01	0,07	0,5
Total des avantages	3 380	1,85	13,50	110
Bilan	200	0,12	0,84	10

* Hypothèses d'un coût par vélo de 2 500 €/an, d'un nombre de déplacements quotidiens de 5 déplacements/jour, d'un kilométrage moyen par déplacement de 2 km et d'un avantage moyen par déplacement de 8 minutes
Source : CCTN

ANNEXE 18 F

comme Lyon, le nombre de locations quotidiennes serait de 5 par jour et par vélo et de 2 km par déplacement. Pour de petits systèmes, le nombre de déplacements par vélo et par jour peut tomber à 2 déplacements.

Coûts financiers du système et coût des fonds publics

Les principaux coûts sont des coûts financiers pour la collectivité. Le coût de mise en service et de maintenance des systèmes s'élève à 80 M€, majoré du coût dit d'opportunité des fonds publics (voir encadré 2) de 20 M€.

S'y ajoute aussi le coût d'opportunité des fonds publics portant sur les pertes financières des opérateurs de transport collectif dues au report modal. En pratique on ne considère comme perdue que la partie titres de courtes durées (tickets unité, tickets carnet et tickets journée), les recettes liées aux abonnements et aux titres réduits des clientèles spécifiques étant supposées stables. Appliqué sur la partie de la recette moyenne liée à ce type de titres, le coût d'opportunité des fonds publics représente ainsi 2 M€.

Encadré 2 : Méthode d'évaluation

Les services vélos engendrent des coûts d'installation et de maintenance pour les opérateurs vélos, partiellement couverts par les recettes tarifaires, le reste étant couvert par des subventions publiques (subventions d'équilibre). Par ailleurs, le report modal de déplacements des transports collectifs vers les vélos en libre service entraîne des pertes de recettes tarifaires pour les opérateurs de transports collectifs, couvertes par des subventions d'équilibre. Les gains de recettes pour les opérateurs constituent des pertes de recettes pour les usagers et vice-versa. A l'échelle de la collectivité, les recettes tarifaires constituent des transferts.

L'équilibre socio-économique du système de vélos en libre service prend en compte les avantages de temps pour les utilisateurs, les externalités environnementales (gaz à effet de serre, pollution locale, bruit), l'impact sécurité et les coûts d'investissement et d'exploitation auxquels s'ajoutent le « coût d'opportunité » des fonds publics. Le coût d'opportunité s'interprète comme le coût caché des décisions. Le financement public affecté à ces dépenses ne peut être utilisé pour d'autres objectifs, éventuellement plus rentables. Le rapport Lebègue (Commissariat Général du Plan, 2005) recommande de valoriser ce coût d'opportunité à hauteur de 30 % de la subvention d'équilibre nécessaire. Les avantages de temps pour les utilisateurs sont évalués en affectant une valeur du temps de 10 €/heure aux temps de déplacement et en ajoutant un coefficient de pénibilité pour les temps d'attente, de marche à pied ou de déplacement à vélo. Le temps de ces deux modes de transport est ainsi majoré de 50 % par rapport aux autres modes.

Le principal avantage est le service rendu aux utilisateurs

Les usagers des vélos en libre service bénéficient d'un gain d'utilité, au sens économique. Ce service permet d'éviter de disposer d'un emplacement de stationnement vélo tant à son point d'origine que de destination, d'externaliser les risques de vols ou de dégradations, de disposer à tout moment d'un vélo même dans le cadre de chaînes de déplacements multimodales, d'éviter le cas échéant la possession d'un vélo. Ces avantages et services rendus constituent le poste dont l'estimation est la plus fragile. Pour des déplacements courts, le vélo constitue également un mode de déplacement plus rapide que la marche à pied ou les transports en commun. La comparaison des temps de parcours vélos avec les temps de parcours des modes auxquels ils se substituent a servi de base à l'évaluation de l'intérêt économique qu'a apporté la mise en place de ce système aux utilisateurs. Le différentiel de temps tenant compte des pénibilités respectives des différents modes peut être valorisé à 8 minutes (soit un équivalent monétaire de 1,3 €) par déplacement. 60 millions de déplacements en VLS sont effectués chaque année correspondant ainsi à des avantages de l'ordre de 80 M€ pour leurs utilisateurs (cf tableau).

Second avantage : décongestion des transports en commun et de la circulation

L'ouverture d'un système de vélos en libre service engendre un report de déplacements des transports en commun vers les vélos et de la voiture vers les vélos. Les vélos en libre service permettent ainsi une réduction de la congestion dans les réseaux de transports collectifs urbains et de la circulation automobile, surtout aux heures de pointe. Les vélos en libre service sont pour leur part considérés comme occupant peu d'espace public. Le coût marginal social de congestion est évalué à 45 centimes d'euro (c€) par kilomètre parcouru par un voyageur pour les transports en commun et à 30 c€ par voyageur.kilomètre pour la voiture particulière. Sur les 120 millions de kilomètres parcourus chaque année en VLS, 60 millions auraient été parcourus en transports en commun et 10 millions en voiture, soit des avantages de décongestion de l'ordre de 25 M€ pour les transports en commun et 3 M€ pour la circulation routière.

Avantages environnementaux

Les systèmes de vélo en libre service permettent une réduction des nuisances environnementales en termes de gaz à effet de serre, pollution locale, bruit, grâce au report modal de certains déplacements en voiture vers les vélos. Ces externalités peuvent être évaluées à 5 c€ par kilomètre de voiture évité (2,7 c€/km pour la pollution locale, 1,3 c€/km pour le bruit et 0,7 c€/km pour les gaz à effet de serre). Appliqué aux 10 millions de kilomètres qui auraient été parcourus en voiture en l'absence de VLS, les avantages environnementaux peuvent être valorisés à hauteur de 0,5 M€.

ANNEXE 18 F

Un impact neutre en termes d'insécurité routière

Les cyclistes sont plus vulnérables que les piétons (à distance parcourue équivalente, la probabilité d'un accident mortel double) et les utilisateurs de vélos en libre service se déplaçaient auparavant majoritairement à pied ou en transports en commun. *A priori* l'introduction de vélos en libre service devrait donc entraîner une augmentation de l'insécurité routière. Des études comparant des données accidentologiques de différents pays européens mettent toutefois en avant une diminution du risque unitaire encouru par chaque cycliste avec l'augmentation du nombre de vélos en circulation (Jacobsen). Une explication avancée est que plus la masse de vélos en circulation croît, plus les autres usagers de la route (notamment les voitures et les véhicules utilitaires, souvent en cause dans les accidents) font attention (effet de masse critique). Par ailleurs on peut supposer que l'augmentation de l'usage des vélos va de pair avec des aménagements de sécurité en leur faveur. Les politiques en faveur de l'usage du vélo s'accompagnent de fait de politiques en faveur de la sécurité des cyclistes : aménagements de carrefours, aménagements cyclables, réduction de la vitesse automobile, « zones 30 », campagnes de communication notamment sur le danger lié aux mouvements tournants et aux angles morts. La réduction du risque pour les cyclistes utilisateurs de leur vélo personnel antérieurement à l'apparition des VLS devrait ainsi compenser approximativement le surcroît de vulnérabilité des nouveaux utilisateurs de VLS par rapport aux modes auxquels ils se substituent.

Des impacts de santé difficiles à évaluer

Différentes études soulignent l'importance d'une activité physique régulière telle que la marche à pied et le vélo dans l'allongement de la durée de vie et la réduction de la probabilité d'apparition de nombreuses maladies (notamment maladies cardio-vasculaires, obésité, diabète, ...). Le bénéfice lié à la réduction du risque cardio-vasculaire est ainsi valorisé à hauteur de 0,5 à 1,0 €/km pour le vélo et 2,0 €/km pour la marche. Dans la mesure où les déplacements à vélo se substituent en partie à de la marche à pied, mode considéré comme plus bénéfique que le vélo à distance parcourue équivalente, l'impact santé de la mise en service des VLS reste indéterminé. Les valorisations respectives des avantages santé de ces deux modes restent toutefois à prendre en ordre de grandeur. Ce poste n'a donc pas été pris en compte dans le bilan global.

Un bilan global incomplet

Le développement des vélos en libre service se conjugue avec d'autres mesures en faveur du développement de l'usage du vélo (aménagement d'itinéraires cyclables, stationnements vélos sécurisés). Les effets d'entraînement réciproques de ces politiques et leurs coûts restent difficiles à évaluer et n'ont pas pu être intégrés.

Le bilan socio-économique des politiques de vélos en libre service apparaît globalement équilibré avec les hypothèses de base, s'appliquant à des systèmes de taille importante (qui constituent la grande majorité des vélos actuellement en libre service).

L'équilibre du bilan socio-économique dépend par ailleurs fortement du coût de revient moyen par vélo ainsi que du nombre de rotations quotidiennes par vélo. Dans les grands réseaux comme Paris ou Lyon où le nombre de rotations par vélo atteint voire dépasse les 5 rotations/jour, les avantages couvrent les coûts. En revanche, dans des agglomérations de plus petite taille où l'utilisation du système est plus faible, l'équilibre socio-économique paraît plus difficile à atteindre ; d'autres types de vélos publics et de services vélos pourraient être plus appropriés dans de tels contextes.

Bibliographie

Gart (2009), *Tour de France des services vélos. Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités.*

Jacobsen PL (2003), *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling,* revue Injury Prevention.

Lebègue D, Commissariat général du plan (2005), *Révision du taux d'actualisation des investissements publics.*

ODIT France – INDDIGO Altermodal (2009), *L'économie du vélo en France.*

Papon F (2002), *La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ?,* revue Transports.

Pour en savoir plus :
Cette étude a été réalisée par **Isabelle Cabanne**, tél. 01 40 81 13 19

Le dossier complet d'évaluation de politique consacré aux vélos en libre service réalisé dans le cadre de la Commission des comptes des transports de la nation est disponible sur : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-comptes-des-transports-en-2008.html, tome 2.

le point sur

Commissariat général au développement durable

Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Tel. : 01.40.81.21.22

Directrice de la publication
Françoise Maurel

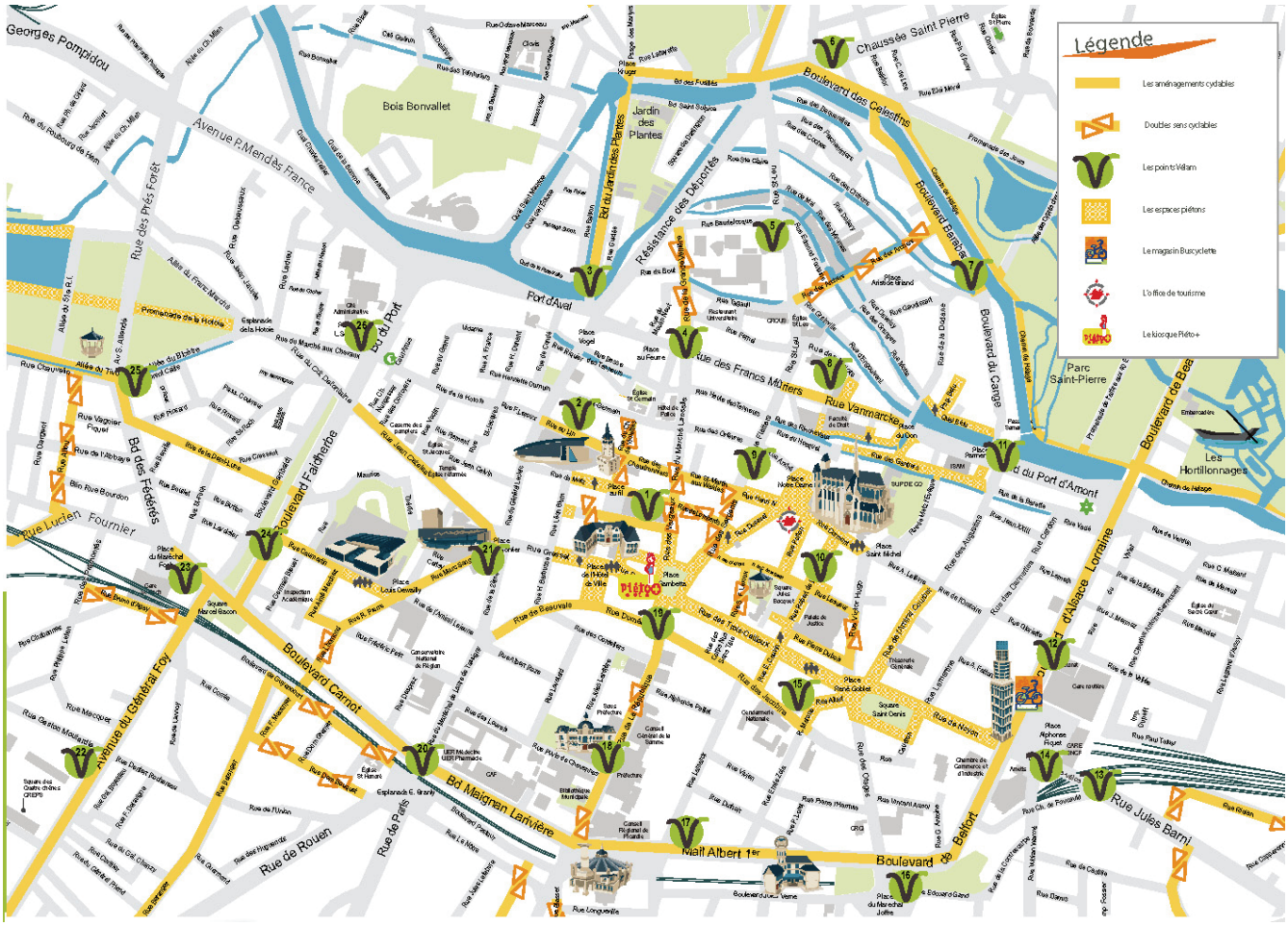
Rédacteur en chef
Laurence Demeulenaere

Mise en page
Corinne MAMAN

ISSN
2100-1634

Dépôt légal
Mai 2010

ANNEXE 18 G


Légende
Les aménagements cyclables
Doubles sens cyclables
Les points Vélam
Les espaces piétons
Le magasin Bucyclette
L'office de tourisme
Le kiosque Piéto+
Georges Pompidou
Avenue P.Mendès France
Rue des Prés Forêt
Bois Bonvallet
Jardin des Plantes
Bd du Jardin des Plantes
Résistance des Déportés
Chaussée Saint Pierre
Boulevard des Celestins
Boulevard Pasteur
Boulevard du Gange
Port d'Aval
Bd du Port
Rue des Francs Moisiers
Rue Vanmarcke
Parc Saint-Pierre
Bd du Port d'Amont
Boulevard de Bea
Les Hortillonnages
Rue Lucien Fournier
Bd des Fédérés
Boulevard Faidherbe
Boulevard Carnot
Avenue du Général Foy
Bd Maignan Larivière
Rue de Rouen
Rue de Paris
Rue de Belfort
Rue Jules Barni
Rue d'Alsace Lorraine
Mail Albert 1er
Boulevard

ANNEXE 18 H


MARQUAGE
CONTRE LE VOL
Bicycode apporte une réponse aux vols de vélos avec un numéro unique, pour chaque vélo, gravé sur le cadre :
• Assure de manière fiable la traçabilité du vélo
• Permet de contrôler sans délai, si un vélo est volé
• "Liste noire" accessible à tous par internet et serveur vocal
marquage vélo ..... 4 euros
RÉPARATIONS
Vous possédez déjà votre propre vélo, mais vous n'osez plus l'utiliser à cause d'un mauvais fonctionnement. Vélo Sevice vous propose de le réparer.
> crevaison > réglages freins > dérailleurs...
Association Vélo Service
13, place Alphonse Fiquet
RDC Tour Perret - Bât B - 80000 Amiens
Ouvert du lundi au samedi de 9h à 19h
Tél : 03 22 72 55 13
Email : velo.service@wanadoo.fr
web : http://amiensveloservice.fubicy.org
Locations de vélos / Interventions scolaires / Sorties à vélos
Gardiennage & marquage antivol / Réparations / Vélo-école
BUSCYCLETTE
le vélo à Amiens,
facilitez-vous la ville !
LOCATION
Type de location
1 semaine courte ..... 8 euros
(du lundi au vendredi)
1 semaine (7 jours) ..... 12 euros
1 week end ..... 8 euros
1 mois ..... 20 euros
1 mois tarif réduit* ..... 10 euros
1 année ..... 100 euros
1 année tarif réduit* ..... 50 euros
abonnement (1 mois) Bus + vélo
grand public ..... 33 euros
étudiant ..... 30 euros
jeunes ..... 28 euros
Formalités lors des locations : Caution 100 euros, pièce d'identité, autorisation parentale pour les mineurs.
*tarif réduit : étudiants, demandeurs d'emploi, usagers SNCF
Pour toute location, mise à disposition gratuite de :
• siège enfant
• tendeur
• casque
• antivol
Nous louons également des remorques (enfants, bagages, courses), 3ème roue enfant...
VOTRE VÉLO EN TOUTE SÉCURITÉ
GARDIENNAGE
(aux heures d'ouverture du magasin ou dans les consignes)
Vélo Service vous propose de garder votre bicyclette pendant que vous faites vos courses, ou bien pendant vos heures de travail ou de cours,...
1 journée ..... 1 euro
1 mois ..... 5 euros
N'oubliez pas que de nombreux arceaux de stationnement sont à votre disposition dans toute la ville !
BUSCYCLETTE est un service d'Amiens métropole délégué à l'association Vélo Service dans le cadre d'une convention de délégation de service public.


INTERVENTIONS
SCOLAIRES
• Passation d'un code de la route "Vélo"
• Parcours de maniabilité,
• Contrôles techniques des vélos avec les enfants,
• Sensibilisation à la sécurité routière (en classe et sur parcours),
• Encadrement de sorties en groupe.
N'hésitez pas à nous contacter afin de réaliser votre projet personnalisé !
BALADE À VÉLO
Vélo Service organise régulièrement des balades à vélo.
N'hésitez pas à nous contacter (ou visiter notre site internet, lire notre journal "Infos'cyclette", vous inscrire à notre liste de diffusion...) afin de connaître les dates de ces balades.
Vous voulez organiser une sortie, vous avez besoin d'aide technique, contactez-nous !
A NOTER :
• balades nocturnes tous les 3ème vendredi de chaque mois
départ à 20h15 pour 2 boucles de 10km
• Organisation de balades à thème tous les 2 mois
(ex: gastronomique, VTT/Kayak...)
Vous n'avez jamais appris à rouler à vélo ?
Vous souhaitez vous remettre en selle après une longue période sans pratique ?
Vous vous sentez mal à l'aise dans le trafic urbain ?
Vous voulez entretenir et réparer vous-même votre vélo ?
Nous vous proposons la
VÉLO-ÉCOLE
MODULE 1 Apprentissage de la conduite d'un vélo en milieu protégé.
forfait de 3h ..... 10 euros/personne (cours individuels)
MODULE 2 Apprentissage de la conduite d'un vélo dans le trafic urbain
séance de 1h30 ..... 5 euros/personne (maxi 5 personnes)
MODULE 3 Identification d'un trajet domicile/travail et/ou domicile/école
séance de 1h ..... 5 euros/personne
MODULE 4 Formation à la mécanique vélo (thèmes abordés au choix : freins, vitesses, transmission, roues, entretien régulier,...)
séance de 1h ..... 10 euros
forfait de 4h ..... 30 euros
PLAN CENTRE VILLE
BD MAIGNAN LARIVIÈRE
MAIL ALBERT 1ER
BOULEVARD DE BELFORT
PARIS
LÉGENDE
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
ITINÉRAIRE PARCS ET JARDINS
ITINÉRAIRE PATRIMOINE
ZONE PIÉTONNE
VÉLOROUTE PRÉTO +
OFFICE DE TOURISME
LOCAL BUSCYCLETTE

ANNEXE 18 I

Charte de développement de l'usage du vélo

PLAN DES DÉPLACEMENTS URBAINS



Un Air Nouveau pour le Grand Lyon
Le Plan des Déplacements Urbains

ANNEXE 18 I

le vélo dans

CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO

Cette charte a pour objectif de développer la pratique du vélo dans l'agglomération lyonnaise, et a une valeur contractuelle pour les usagers de la voirie et les usagers des espaces publics, les élus et les techniciens. Il a été élaboré par le Grand Lyon en partenariat avec le Conseil général, le syndicat des transports en commun et son exploitant (SYTRAL et SLTC), la DDE, les villes de Bron, Lyon, Vénissieux et Villeurbanne.

Cette charte s'adresse aux deux-roues non motorisés (vélos) correspondant à un mode de transport non polluant, silencieux et circulant à vitesse modérée. C'est ce mode qu'il convient de revaloriser en offrant des équipements adaptés et non les deux roues motorisées (cyclomoteurs, motos), qui du fait de leur vitesse, de leur gabarit dynamique et des nuisances qu'ils occasionnent, se rapprochent plus de la voiture.

1. contexte

La communauté urbaine de Lyon et les différents partenaires, dans le cadre de leur engagement dans le Plan de Déplacements Urbains, souhaitent favoriser l'usage du vélo sur le territoire communautaire. À ce jour, cet usage est très faible au sein de l'agglomération. Il représente 0,7 % des déplacements, alors que **37 % des déplacements quotidiens ont une distance inférieure à 3 kilomètres.** L'agglomération se présente comme un territoire imperméable aux cyclistes. Le réseau existant et les projets en cours ne permettent pas d'aboutir à un réseau cyclable. Par ailleurs, la prédominance de la voiture, dont l'usage a augmenté entre 1986 et 1995, n'est pas favorable à l'usage du vélo dans le Grand Lyon. Face à ce constat, les différentes autorités considèrent le développement du vélo urbain comme une priorité d'intérêt général, et s'associent pour mettre en œuvre les moyens nécessaires pour permettre son usage massif par une population diversifiée.

2. objectifs

Il s'agit d'ouvrir la ville aux cyclistes et, de manière indissociable et concomitante, **de créer un climat favorable à l'usage du vélo en ville,** pour accéder aux aménagements cyclables de loisirs, mais surtout pour **les déplacements utilitaires et quotidiens** dont la part de marché reste à gagner.
Les usagers seront sensibilisés à ce mode de déplacement, si de bonnes conditions de circulation leur sont offertes dans un environnement favorable (qualité de l'air, ambiance sonore).

le Grand Lyon

> La reconnaissance du vélo

• Reconnaître et faire reconnaître le vélo comme **un mode de transport à part entière** et élaborer un schéma directeur vélo qui s'inscrit en cohérence avec les choix réalisés pour les autres modes : piétons, transports en commun, véhicules particuliers.

> Les aménagements



• **Faciliter l'usage du vélo** dans l'agglomération en adaptant les aménagements, en rendant lisibles les itinéraires et en proposant, quand la voirie le permet, la circulation à contre-sens des cyclistes afin de raccourcir certains itinéraires.
• **Prendre en compte les déplacements à vélo à l'amont** de tout projet de voirie (création ou réaménagement) et faire en sorte que la chaussée soit partagée entre automobilistes et cyclistes.
• **Adapter la réglementation du POS** aux besoins du cycliste et rendre obligatoire la création de parc à vélos pour toute nouvelle construction. Il convient de faciliter également l'accès des vélos à ces constructions. Le plan d'occupation des sols doit prendre en compte les intentions du réseau cyclable : élargissement au profit d'une bande cyclable, aménagement de piste cyclable en site propre.

> Un usage souple



• **Assurer la complémentarité du vélo avec les autres modes de transport** en permettant l'accès des vélos dans certains transports en commun, notamment pour des raisons de relief. Il convient par ailleurs d'aménager certains couloirs bus, retenus en fonction des critères définis en concertation avec l'autorité organisatrice des transports en commun, le SYTRAL, pour permettre aux vélos d'y circuler localement.
• **Maintenir la disponibilité des équipements cyclables** aux usagers en cas de travaux, en proposant des itinéraires de substitution et ce, pendant la durée du chantier.

> La sécurité

• **Assurer la sécurité des cyclistes** sur les cheminements cyclables en apportant une protection volontariste, déterminée au cas par cas. La sécurité des vélos doit être un objectif dans tous les aménagements de voirie, même en dehors du réseau cyclable.
• **Lutter contre le vol** des vélos en développant des parcs de stationnement avec un mobilier adapté à sa durée.

ANNEXE 18 I

le vélo dans

CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO

3. méthodes et moyens

> *Le réseau*

ÉTABLIR ET VALIDER UN SCHÉMA DIRECTEUR MULTI-PARTENAIRES

Ce schéma directeur définit un réseau principal, continu et homogène. Il permet d'assurer des liaisons entre les pôles d'agglomération (centre ville, université, parc de loisirs). Il offre aux usagers des longueurs d'itinéraires correspondant aux temps de parcours des usagers quotidiens du vélo. Il est cohérent avec les choix réalisés pour les autres modes - piétons, transports en commun et véhicules particuliers - et prend en compte les aménagements existants et projetés, qui seront réhabilités et adaptés.

METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU DÉCIDÉ

- **Réaliser des aménagements spécifiques** en partageant la chaussée avec la voiture.
- **Mettre en place les mesures permettant la circulation des vélos sur certains couloirs bus** dont les critères seront définis en collaboration avec l'autorité organisatrice des transports en commun (SYTRAL) et son exploitant.
- **Créer des espaces de stationnement** pour les deux roues à proximité immédiate des lieux de destination : pôles générateurs importants, parcs relais (TCL, SNCF), stations de métro, etc...
- **Inciter à améliorer l'environnement** de façon à créer une ambiance favorable à ce mode de déplacement (qualité de l'air, nuisances sonores...).
- **Veiller au bon état des espaces alloués aux vélos** (rebouchage des nids de poules, réfection soignée des tranchées, etc.)

> *Les aménagements*

PRENDRE EN COMPTE LES DÉPLACEMENTS À VÉLO DANS TOUS LES PROJETS DE VOIRIE

Dès l'amont des projets, il conviendra de réserver une place au vélo même en dehors du réseau cyclable projeté. Le concepteur intègrera la sécurité du cycliste lorsqu'il est mixé à la circulation automobile en :
- développant les aménagements visant à modérer la vitesse et le trafic ;
- améliorant la visibilité lors de la traversée des carrefours ;
- prenant en compte le temps de traversée des cyclistes dans le calcul des plans de feux ;
- organisant le stationnement des automobiles en épi en marche arrière.
- modérant, par des aménagements appropriés, la vitesse des automobilistes là où son excès rend la pratique du vélo dangereuse.



ANNEXE 18 I

le Grand Lyon



> *Le stationnement*

DÉVELOPPER UN MOBILIER DE STATIONNEMENT ADAPTÉ

▪ Donner au cycliste la possibilité de **garer son vélo** au plus près de l'endroit où il veut se rendre et lui assurer ainsi une sécurité accrue contre le vol.

▪ **Développer le stationnement courte durée** devant les pôles générateurs (équipements publics, commerces, universités, lycées, ...) avec un matériel adapté. Ce mobilier de stationnement ne doit pas entraver la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. Son implantation sera effectuée sur des places de stationnement automobile. La localisation du mobilier permettra de communiquer, de sensibiliser l'automobiliste au mode de transport vélo et de dissuader du vol de par sa visibilité.

▪ **Développer le stationnement longue durée** devant les gares bus ou trains par un matériel du type box ou consigne.



> *L'information*

Communiquer et sensibiliser pour susciter l'envie de prendre son vélo et de respecter ce mode de déplacement en :
- jalonnant les itinéraires ;
- communiquant sur les aménagements et les mesures prises en faveur des deux roues : distribution de cartes ou de dépliants aux périodes adéquates (printemps), points information sur les itinéraires (cf. totems de l'itinéraire Gerland Miribel) ;
- sensibilisant les élèves dans les écoles ;
- réalisant des campagnes d'affichage pour les automobilistes ;
- organisant des journées à vélo ;
- informant les cyclistes des possibilités qui pourront leur être accordées d'accéder aux métros et aux trains, les dimanches et jours de fête pour rejoindre les itinéraires cyclables de loisirs.



> *Le respect*

▪ **Prendre toutes dispositions pour que les services de Police municipaux et nationaux** aient pour mission **d'intervenir** avec les moyens appropriés pour faire respecter les aménagements (bande cyclable en surlargeur de chaussée face au stationnement illicite des automobiles, circulation des automobiles sur des aménagements réglementaires, ...). Une information sera également apportée au cycliste pour l'inciter au respect du code de la route.

ANNEXE 18 I

le vélo dans

CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO

4. principes d'aménagements

Un guide technique des aménagements cyclables élaboré par la direction de la voirie, rassemblera les principes d'aménagements cyclables. Un certain nombre de principes généraux y seront présentés.

- **Tous détours, arrêts inutiles,** ... sont à proscrire de tout aménagement car le cycliste est un usager comme les autres qui emprunte le cheminement le plus court.
- **La bande cyclable sur chaussée** est l'aménagement « préféré » des cyclistes vis à vis de leur sécurité (visibilité face aux automobilistes, placement du cycliste dans les carrefours, etc...). Elle contribue plus facilement au report modal et est préférable à la piste sur trottoir qui prend la place aux piétons.
- **La réduction de l'emprise de voirie réservée à la voiture au profit des vélos** par la suppression éventuelle de voies de circulation de véhicules particuliers au profit de bandes cyclables ou la suppression de places de stationnement automobile au profit d'un stationnement adapté aux vélos.
- **Les aménagements de certains couloirs-bus** pour permettre la circulation des vélos.



Ce guide technique reprendra les préconisations de la charte du marquage des aménagements cyclables élaborée dès 1994 par la direction de la voirie, soit :
- **l'utilisation de la couleur blanche,** réglementaire et plus visible la nuit et par temps de pluie ;
- **le type de figurine ;**
- la largeur des aménagements ;
- le traitement des points particuliers (carrefours, arrêts de bus, passages piétons, sas vélos, etc.) ;
- les revêtements...





le Grand Lyon

5. engagement

La communauté urbaine de Lyon, le Conseil général, le SYTRAL (autorité organisatrice des transports en commun), la S.L.T.C. (exploitant), la D.D.E. et les communes adhérentes de la démarche politique du développement du vélo au sein de l'agglomération lyonnaise, s'engagent sur les objectifs fixés par la présente charte.

VALIDATION

La charte sera validée par les instances exécutives des différentes collectivités locales début 1998.

POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Une politique de stationnement en faveur des vélos a été initiée (7 sites équipés à ce jour, 40 sites programmés sur Lyon) et sera poursuivie sur l'ensemble du territoire.

BUDGET

Le budget d'investissement spécifique aux deux-roues de la communauté urbaine de Lyon sera porté de 1,5 million de francs à 10 millions de francs par an. A titre d'exemple, et sur la base de ratios, un tel budget peut permettre de réaliser par an (10 MF) :
- 100 km de bandes cyclables et leur jalonnement (peinture + aménagements ponctuels sur chaussée) ;
- 500 arceaux de stationnement ;
- 50 consignes de stationnement.

PROGRAMMATION

Le schéma directeur propose une programmation des réalisations sur 4 ans. Des axes structurants du réseau cyclable seront réalisés dès 1998.

ANNEXE 18 I



COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON
DIRECTION DE LA VOIRIE - 20, RUE DU LAC - 69003 LYON

TÉL. : 04 78 63 40 40
FAX : 04 78 63 40 75