

LES PROJETS DES AO

V - Projets des AO et intervention du SMTCO - Augustin FERTE Conseil Régional de Picardie

5.1 Le SMTCO s'adapte à la demande des territoires et des agglomérations pour les études préalables de déplacement ou de dessertes

- Il a accompagné les études de déplacement de Chantilly, Senlis, Crépy en Valois et du Plateau Picard Clermontois avec la création éventuelle d'un nouveau PTU sur l'agglomération de Clermont.
- Il a soutenu les études de création de réseaux au sein de nouvelles AOT (Noyon et Communauté de Communes de Pierre Sud Oise).
- Il participe aux études d'amélioration ou de restructuration de réseaux existants (département de l'Oise, Agglomération de la Région de Compiègne/déplacements vers les zones d'activités, plan de déplacement des agglomérations de Creil et de Beauvais, amélioration des réseaux de Chantilly et de Crépy en Valois).
- Le SMTCO a épaulé la Communauté de l'Agglomération Creilloise pour la préparation et la mise en œuvre du renouvellement de la Délégation de Service Public.

5.2 Le SMTCO encourage l'exploitation de services nouveaux et l'amélioration de dessertes

- ✓ Les Transports A la Demande (TAD) du Pass Thelle Bus et des Sablons ont été renforcés. Le TAD de la Communauté de Communes des deux Vallées a été créé; celui de la Communauté de communes du Noyonnais est à l'étude. Un réseau urbain a été créé à Noyon. Les réseaux de Compiègne, Beauvais et Pont Sainte Maxence ont été étendus ou renforcés.

- ✓ Les services régionaux ont aussi bénéficié d'améliorations :

- mise en accessibilité de véhicules, véhicules « propres », correspondances fer-route ajustées et tarification réduite et combinée trains + cars sur la ligne Beauvais-Amiens.
- véhicules « propres » et accessibles, tarification combinée trains + cars sur la ligne nouvelle Crépy en Valois Roissy
- projet d'ouverture de la ligne régionale Creil Roissy à des missions interurbaines (Creil Senlis), exemple de coopération entre AO

- ✓ Les services interurbains du département ont eux aussi reçu l'appui du SMTCO.

- Les horaires et les jours de fonctionnement du transport départemental spécialisé (PMR) ont été étendus.
- Une tarification unique à 2 € a été mise en œuvre sur l'ensemble du réseau. L'offre de service a été renforcée en heures creuses et en périodes scolaires sur les lignes structurantes et secondaires
- le rabattement sur les gares de Compiègne, Orry et Chantilly a été amélioré avec l'objectif de favoriser les déplacements domicile-travail.

Le SMTCO participe au renouvellement du matériel roulant avec des équipements « propres » et accessibles sur le réseau départemental. Les AO de Beauvais, Creil et Chantilly ont bénéficié de ce type de véhicules.

- ✓ La modernisation et l'amélioration des pôles intermodaux ont concerné Beauvais (prêt de vélos en gare) Méru (bus, cars Vélos, covoiturage et TAD), Pont Sainte Maxence (info en temps réel dans les bus), Creil (kiosque d'accueil du réseau urbain et information multimodale en gare)

LA LETTRE DE L'ORT - n° 29

Les Syndicats mixtes loi SRU, une réponse pour l'organisation des transports collectifs sur un territoire ?

Du fait de l'étalement urbain, les migrants domicile travail traversent aujourd'hui le périmètre de plusieurs Autorités Organisatrices de Transport (AOT) pour rejoindre leur lieu de travail. L'organisation des réseaux, des horaires, des tarifs doit prendre en compte ce développement urbain et conduire à une rationalisation des déplacements plus respectueuse de l'environnement. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) a créé un nouveau type de syndicat permettant de réunir AOT urbaines et non-urbaines. Avant les présentations de l'étude du Cete, du retour d'expérience du SMTCO et des projets des AOT, la ville de Noyon relate son parcours vers la mise en place d'un service de transport collectif.



I - Une collectivité locale se pose la question de mettre en place un transport collectif - Xavier ROBICHE, François POUX ville de Noyon

1.1 Une ville de 15 000 habitants au cœur de la Picardie

La ville de Noyon est une commune de quinze mille habitants se trouvant au centre géographique de la Picardie. Cette commune a un passé historique et artistique. De nombreux monuments en témoignent tels que la cathédrale ou l'ancienne bibliothèque. Cette ville offre sur l'ensemble de son territoire des services à la

population : collèges et lycées, services de santé, gare ferroviaire, zones commerciales...

Elle fait partie de la communauté de communes du pays Noyonnais qui compte trente-trois mille habitants pour 43 communes à dominante rurale.

Concernant l'emploi à Noyon, le secteur de l'industrie prédomine. Le taux de chômage reste cependant élevé (environ 17 %) ce qui entraîne un nombre important de bénéficiaires des minimas sociaux. Le taux de logements sociaux est de 36 %.

Avant septembre 2008, Noyon ne disposait pas de transport collectif.

1.2 Une expérimentation transports au service du territoire.

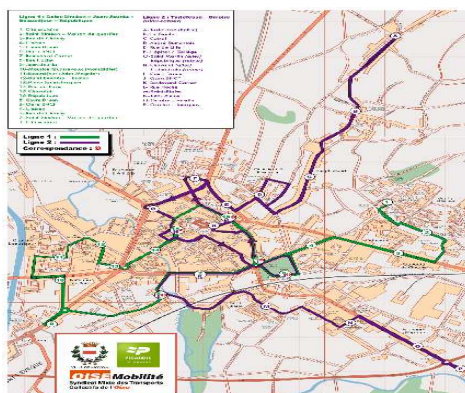
Les objectifs principaux de cette expérimentation sont :

- impulser une dynamique de mobilité sur le territoire, tous modes de transport confondus
- désenclaver les quartiers
- dynamiser et desservir le centre-ville
- accompagner le programme Fonds d'Intervention et de Soutien à l'Artisanat et au Commerce - FISAC - ce programme permet de préserver ou de développer un tissu d'entreprises de proximité.
- desservir la gare ferroviaire et accompagner la mobilité professionnelle
- réduire la circulation et le stationnement automobile
- viser une coordination avec les autres autorités organisatrices de transport et le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise - SMTCO

1.3 Une mise en œuvre en plusieurs étapes

La mise en place de cette expérimentation «gratuite» pour les usagers s'est faite rapidement. La ville de Noyon a procédé par étapes

- elle a adhéré au SMTCO par délibération de la ville du 27 juin 2008 et du comité syndical du 13 octobre 2008
- elle a créé un PTU (périmètre de transports urbains) confirmé par arrêté préfectoral du 28 juillet 2008
- elle a créé deux lignes régulières de bus en octobre 2008. Ces deux lignes font respectivement 8 km (boucle de 45 minutes) et 11 km (environ une heure). La flotte utilisée comprend un bus urbain de 90 places et un minibus de 30 places tous deux accessibles aux personnes à mobilités réduite (PMR).



1.4 un financement « accompagné » et une fréquentation au rendez-vous

- Une aide financière conséquente a été allouée à cette expérimentation (50 % du coût hors taxe par le SMTCO et 20 % par la Région (contrat régional d'agglomération).
- L'expérience se révèle positive dès le démarrage. En effet, la fréquentation mensuelle de ces lignes atteint 15 000 personnes et confirme le désenclavement des quartiers ainsi que la desserte des collèges et lycées.
- Le bilan de sécurité est satisfaisant grâce à une prévention effectuée en amont.

1.5 Ce n'est qu'un début ...

Plusieurs pistes sont explorées pour améliorer encore les transports en commun de la commune

- Création d'un Versement Transport (VT) à 0,5 à compter du 1er Octobre 2009, le Versement Transport Additionnel (VTA) passant de 0,40 à 0,30
- Amélioration des dessertes des zones d'emplois
- Réflexion sur la mise en place de ligne(s) supplémentaire (s)
- Amélioration des fréquences
- coordination avec l'intercommunalité pour un système de transport à la demande à l'échelle de la communauté de communes fin 2010
- Renforcement des partenariats avec le SMTCO et coordination avec les autres AOT
- Travail sur l'articulation entre les transports, le mobilier, l'aménagement urbain et l'accessibilité à approfondir



Bus de la commune de Noyon

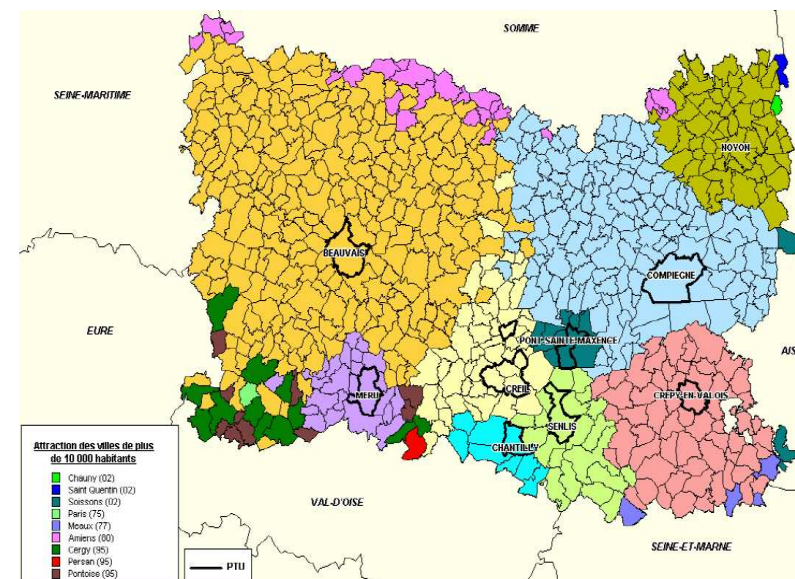
IV - La genèse et les objectifs du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise - François FERRIEUX, Président du SMTCO

4.1 La réunion de 4 conditions a permis la création du syndicat

- un porteur de projet - le Conseil Général a pris son bâton de pèlerin pour convaincre et rassembler les « 12 apôtres » du transport collectif isarien : 9 AO urbaines à l'origine, 2 nouvelles AO en 2008 et la Région.
- la loi SRU du 12 décembre 2000 instituant le SM loi SRU, outil de coopération entre AO
- une ressource nouvelle : le versement transport additionnel (VTA) L 5722 du CGCT, 10 millions d'€ en 2008
- un contexte favorable : le développement durable. L'agenda 21 adopté en décembre 2005 a pour objectif de développer l'usage des transports collectifs à la place de la voiture individuelle en solo

4.2 Un constat de périurbanisation dans l'Oise et une forte attractivité de la région parisienne et du pôle de Roissy

L'échelle des déplacements quotidiens dépasse les limites de la ville et de l'agglomération. Elle s'étend vers les zones périurbaines et rurales.



Les bassins d'emploi principaux (Beauvais, Creil, Compiègne, Senlis, Crépy, Clermont) drainent au quotidien des populations migrantes de plus en plus nombreuses et de plus en plus éloignées de leur lieu d'habitation.

Selon l'Insee, en 2004, 30 % des salariés résidant dans l'Oise vont travailler hors du département. La région parisienne, en raison de sa proximité, offre le quart des emplois isariens, en particulier les pôles de Roissy et de Paris (Insee Picardie Analyses n°35).

4.3 Des compétences statutaires plus larges que les compétences obligatoires et développées sur tout le département de l'Oise

Outre la coordination, l'information et la tarification, le syndicat apporte un concours financier à ses membres ou à ses partenaires délégués par convention pour la mise en œuvre de nouveaux services ou le renforcement des services existants. Il développe aussi la coopération avec les AOT des régions et départements limitrophes.

Les AOT isariennes restent compétentes pour l'organisation de leurs transports collectifs.

Les objectifs d'amélioration de l'offre portent sur :

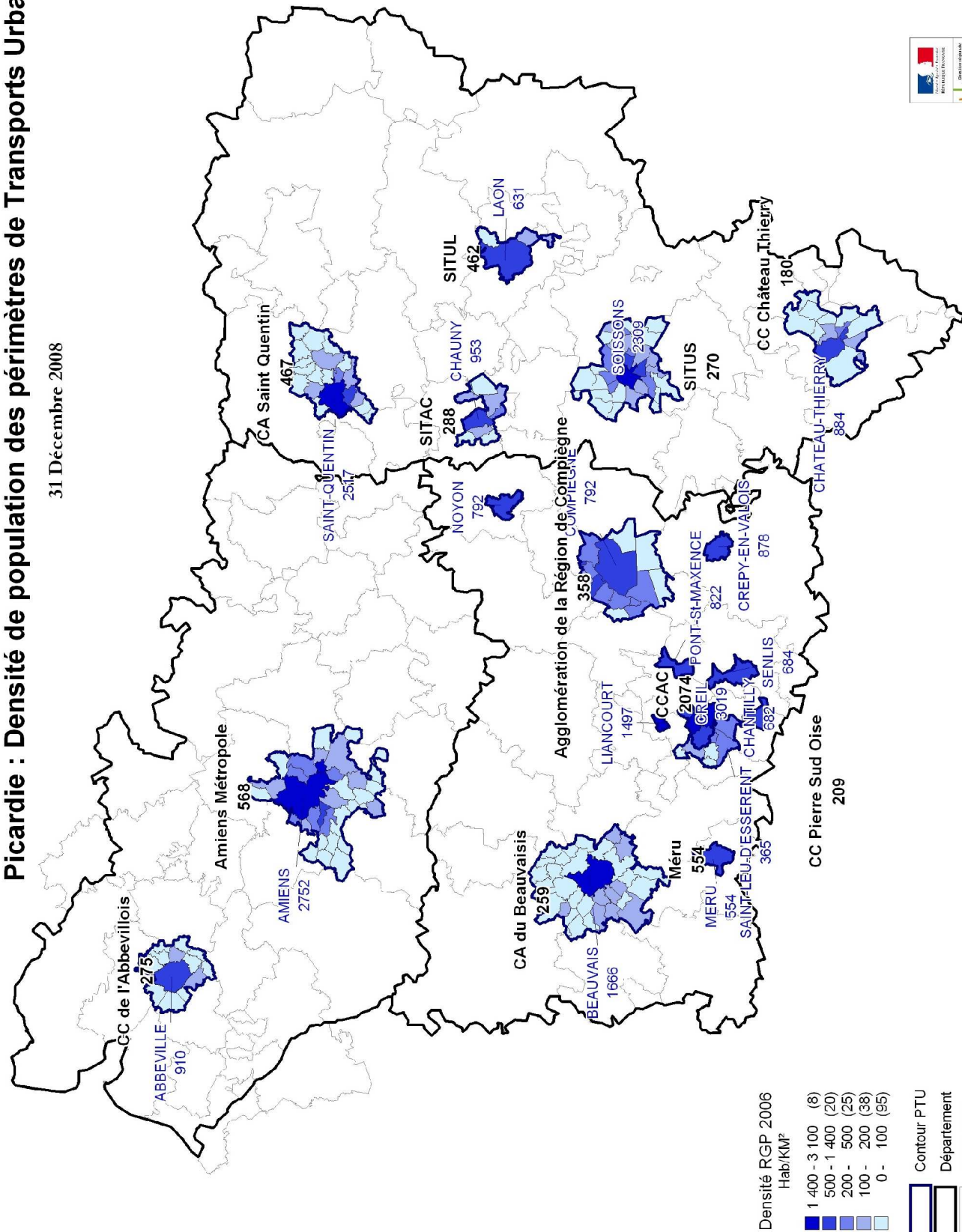
- l'amélioration des connexions entre les différents modes de transport en commun (correspondances horaires train/car/bus)
- le renforcement des liaisons structurantes (grands axes)
- le renforcement des liaisons secondaires (heures creuses et petites vacances scolaires)
- les aides à la mise en place de services de transport à la demande dans les zones périurbaines et rurales
- le rabattement sur gares et lignes de cars
- la création d'une centrale d'information voyageurs multimodales
- la création d'une centrale de covoiturage
- une tarification unifiée et attractive

Le SMTCO joue dans le département de l'Oise le rôle de fédérateur des AO et de catalyseur de projets transport. Il regroupe les treize AOT existant dans l'Oise.

Picardie : Densité de population des périmètres de Transports Urbains

31 Décembre 2008

Service DCE
Service DRE Picardie - SDIT
Géocodage - IGN Paris, 2005
Mise à jour : 11/12/2008
Méthode : J
Le 28/09/2009
PTU_2008_004a.wkt



II - Comment s'articulent les différentes compétences transport en commun sur un territoire ?

2.1 Dix huit PTU regroupent 730 000 habitants soit 38 % de la population régionale

	Hab. Total	Hab. total PTU	Hab. Hors PTU	% Hab. PTU
Aisne	537 061	201 803	335 258	38
Oise	792 975	319 797	473 178	40
Somme	564 319	206 809	357 510	37
Picardie	1 894 355	728 409	1 165 946	38

Population simple compte (2006) - RGP 2006 - Sources : AOTU-2008 - ORT

Record pour le PTU de Creil avec plus de 2000 hab/km²

	Population PTU	Densité hab/km²
Amiens	180 048	568
Beauvais	81 468	259
Saint-Quentin	75 481	467
Compiègne	74 000	358
Creil	71 823	2074
Soissons	56 494	270
Abbeville	31 712	275
Laon	29 968	462
Château-Thierry	26 667	180
Chauny	19 732	288
Méru	12 839	554

Les 18 PTU sont ceux du tableau ci-dessus + Senlis, Noyon, Crepy-en-Valois, Pont-Saint-Maxence, Chantilly, CC Pierre Sud Oise et Liancourt.

Résultats de l'enquête ORT auprès des AOTU

	KM/habitant 2008 *	Voyages/habitant 2008 *	Versement Transport % 2008
Amiens	30,19	62,11	1,35
Beauvais	12,93	38,91	0,6
Saint-Quentin	19,09	65,96	0,55
Compiègne	13,51	81,08	0,6
Creil	18,27	60,09	0,6
Soissons	8,31	19,06	0,55
Abbeville	11,00	31,44	0,55
Laon	25,36	50,53	0,55
Château-Thierry	17,77	17,27	0,55
Chauny	7,28	7,83	0,55
Méru	4,41	1,65	0,6

* Les ratios km/hab et voyages/hab du PTU sont calculés avec la population totale (ex double compte).

- une offre en km/hab du PTU allant de 4 à 30
- une fréquentation en voyages par habitant du PTU allant de 2 à 62

2.2 Les TAD picards

Trois types de services se dessinent selon les publics visés, les secteurs desservis et le mode de fonctionnement :

- les TAD zonaux, essentiellement en milieu rural : desserte d'un bourg ou d'une gare à partir de tout point du territoire
- les TAD suivant une ligne virtuelle, activée en fonction des demandes, essentiellement en milieu urbain (zones périphériques des PTU avec plus faible densité démographique)
- les TAD zonaux concernant un public spécialisé

Quatre points caractérisent les services de TAD :

- les lieux de prise en charge : à domicile (PMR, TAD zonaux des bourgs centres) ou sur des points d'arrêt prédéterminés
- l'outil de réservation : centrales départementales (Aisne et Oise ou centrales locales et spécifiques)
- le délai de réservation : la veille, le matin pour l'après-midi ou une heure avant (Soissons, Pass Thelle Bus)
- la tarification spécifique (TAD zonaux en particulier) ou intégrée à celle du réseau de rattachement

Deux types de dessertes existent dans les TAD ruraux zonaux :

- desserte des gares pour les déplacements domicile travail avec une offre en début et en fin de journée (Pass Thelle Bus, Sablons Bus, Deux Vallées...)
- desserte des bourgs centres en journée pour des démarches administratives, commerciales et de santé

III - Les Syndicats Mixtes type loi SRU - Etude CETE NP.

Le premier volet de l'étude concerne la capitalisation des expériences existantes de syndicats mixtes loi SRU existant fin 2008. Le deuxième volet fournira des éléments de réflexion sur l'intérêt de développer des SM SRU en Picardie à partir des périmètres institutionnels, des territoires vécus et des projets de transport des AOT.

3.1 Un cadre nouveau pour répondre à l'évolution des déplacements dont l'échelle est aujourd'hui le bassin de vie

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 dite loi SRU a créé un nouveau type de syndicat mixte ouvert : le SM SRU, structure dédiée au transport dont les principales références juridiques sont : l'article 111 de la loi SRU, l'article 30-1 de la Loti, le Code Général des Collectivités Territoriales. L'intérêt de ces SM SRU était de regrouper des AOT urbaines et non urbaines.

Trois règles principales s'appliquent aux SM SRU :

- ils ne peuvent être composés que d'AOT
- le périmètre est choisi librement et n'englobe pas automatiquement les périmètres de compétence des AOT membres
- deux types de compétences transport : obligatoires (coordination, information, tarification) et optionnelles (organisation de services transport, réalisation et gestion d'équipements et d'infrastructures de transport)

3.2 Un financement lié à des choix politiques

Selon la volonté des AOT, les ressources principales des SM SRU peuvent être constituées :

- des participations financières des AOT membres, définies d'un commun accord
- du versement transport additionnel (VTA).

Le VTA peut être institué sur des espaces à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants et associant au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

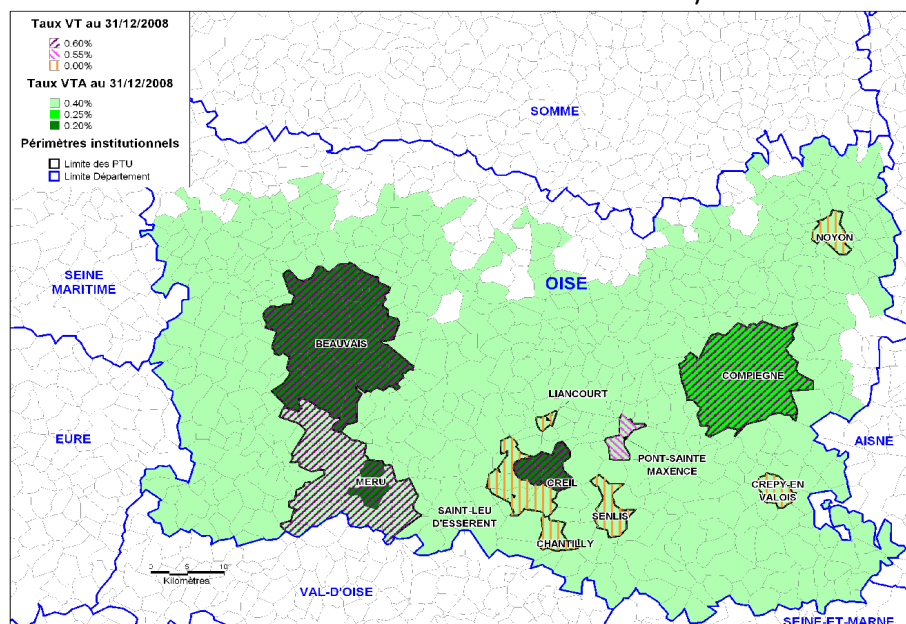
- Hors PTU, le taux maximal du VTA est de 0,5.
- Dans les PTU :

- si l'espace à dominante urbaine du SM SRU compte moins de 100 000 habitants, il n'y a pas possibilité d'instaurer un VTA.
- Si cet espace compte plus de 100 000 habitants, le VTA maximal sera de 0,50, 0,45 ou 0,40 (en fonction du taux plafond du VT du PTU).

Pour rappel, les taux plafonds en vigueur du VT de droit commun pouvant être instaurés dans les PTU.

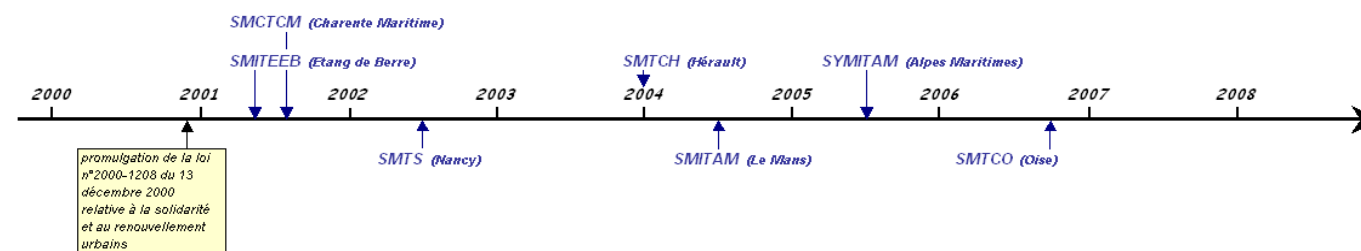
Territoire	Taux maximal
Agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants	0,55 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	1,00%
Agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé	1,75 %
Communes urbaines, communautés d'agglomération et de communes, syndicats mixtes auxquels elles ont adhéré	+ 0,05%

Le taux de versement transport applicable en province en 2006 (source: CERTU)



Les membres du SM SRU peuvent choisir de ne pas prélever les taux maximum. C'est le cas du SMTCO qui a fixé à 0,4 le VTA hors PTU et à 0,80 le cumul VT+VTA dans les PTU. La possibilité pour l'AOTU de monter son taux de VT de droit commun au taux plafond doit être sauvegardée.

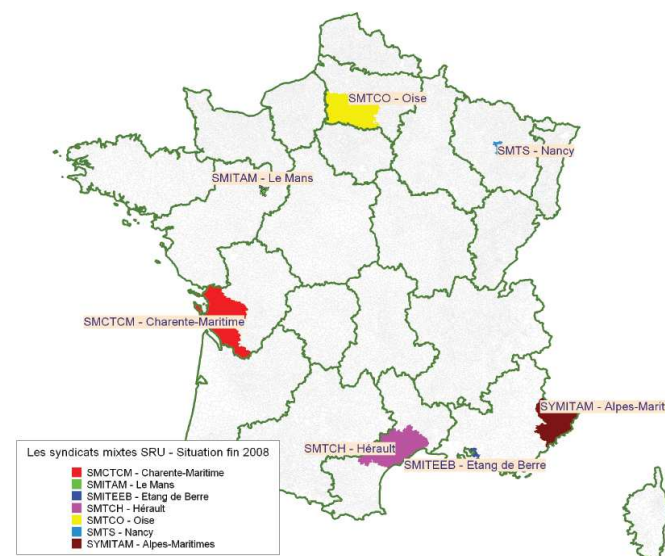
Des créations intervenues dès l'année 2001



3.3 Les SM SRU existant à fin 2008 présentent des caractéristiques diversifiées

Fin 2008, sept SM SRU avaient été créés, résultant pour cinq d'entre eux de la transformation de structures pré-existantes dédiées au transport. Leurs périmètres de compétence allaient du bassin de vie au Département pour quatre d'entre eux et offraient un poids démographique allant de 140 000 à 1 million d'habitants.

Le nombre de membres de ces syndicats varie de deux à treize, comprenant le Département dans six cas sur sept et la Région dans un seul cas. Les Régions sont cependant partenaires dans certains SM SRU.



Quatre de ces SM SRU ont pris la compétence facultative d'organisation de services de transport selon un éventail assez large, allant de la liaison entre PTU contigus aux services réguliers de transport, du transport à la demande (TAD) aux liaisons interurbaines ou au transport de scolaires.

Dans les faits, trois SM SRU ont choisi d'instaurer un VTA. Cinq s'appuient sur des contributions de leurs AOT membres. In fine, seul, le SMTCH a fait le choix de prélever un VTA et de demander des contributions à ses membres.

Les SM SRU (situation fin 2008)

	population (RGP 2006)	Superficie du SM	Densité de pop. (hab/km²)	Nombre AOT membres	Compétences facultatives
SYMITAM (Alpes Maritimes)	1 073 184	4 303	249	7	
SMTCH (Hérault)	1 018 958	6 218	164	5	TNU + scolaire
SMTCO (oise)	792 975	5 898	134	13	
SMCTCM (Charente Maritime)	598 915	6 896	87	5	
SMTS (Nancy)	221 134	365	607	3	Inter-PTU + TAD
SMITAM (Le Mans)	191 124	191	1 001	2	1 ligne inter-PTU
SMITEEB (Etang de Berre)	140 275	193	726	4	Inter-PTU + TAD

Source : RGP 2006 INSEE

3.4 Enseignements et perspectives

Sur sept SM SRU existant, deux relèvent d'une réelle création et cinq ont prolongé une structure déjà en place.

Le SM SRU offre un nouvel outil au service d'une gouvernance collective, facilite le développement de l'intermodalité des transports et peut constituer une nouvelle AOT pour la gestion des territoires interstitiels situés en dehors des PTU.

La nature des ressources financières relève d'un choix politique fort.