

Thèse CIFRE

depuis février 2010

- Directeur de Thèse : **Philippe Menerault** - Université Lille 1 - Laboratoire TVES
- Codirecteur : **Alain L'Hostis** – IFSTTAR - Laboratoire LVMT
- Encadrant Professionnel : **Isabelle Hennion** - Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais, Direction des transports

Sujet :

➡ Quelle organisation des transports pour répondre à l'évolution des pratiques de la mobilité régionale ?
Les différents modes de coopération entre AOT à l'échelle métropolitaine.

Rappel répartition des compétences entre AOT

➡ 3 collectivités dépositaires de la compétence transport :

- Les Communes ou leur groupement : transport urbain
- Les Départements : transport routier non urbain / transport scolaire hors périmètre urbain
- Les Régions : services ferroviaires régionaux de voyageurs

➡ compétences cloisonnées
frontières entre périmètres institutionnels fermées

- ➔ « *Les pratiques sociales, dont les déplacements, méconnaissent les limites des territoire institutionnels. Cela pose la question **des moyens dont disposent les pouvoirs publics pour répondre aux demandes sociales liées à ces pratiques*** ».
Sylvain Baronne, 2008.
- ➔ A propos des SCoT et de la cohérence urbanisme transport :
« *Grâce au **bric-à-brac institutionnel local** et à la multiplicité des procédures de projet laissées aux acteurs locaux peuvent émerger **des articulations inattendues** entre gestionnaires des déplacements et urbanistes* »
Desjardins, Leroux, 2007.
- ➔ « *La thèse ici défendue est que la « pertinence » des territoires constitue un mythe opératoire ; que l'utopie de la cohérence permet, paradoxalement, de **créer les instabilités, les désynchronisations, les tensions, aptes à favoriser l'action publique locale.*** »
Offner, 2006

Un problème inscrit à l'agenda politique

➔ Le législateur s'est saisi du problème à plusieurs reprises :

- loi SRU, 2000
- loi portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle 2, 2010

➔ Les collectivités s'y intéressent :

- Nette augmentation du nombre de syndicats mixtes SRU depuis 2009
- GART :
01.06.2010 lancement de la commission « Intermodalité et périurbain »
05.07.2011 1^{er} Copil de l'étude « coopération institutionnelle en matière de transport »
- ETD : Mène une étude exploratoire sur les modes de coopération entre AOT.
3 Régions enquêtées avec objectif méthodologique.

3 entrées:

 **Régionale : Le Nord - Pas de Calais, plus précisément le territoire métropolitain lillois.**

- Identifier les pratiques de mobilité en Nord – Pas-de-Calais
A partir de l'Enquête Régionale Mobilité Déplacements 2009-2010 : caractériser et quantifier la mobilité trans-périmètre institutionnel.
- Entretiens avec techniciens et élus des AOT, les exploitants et les acteurs de l'entre 2 (mission bassin minier, agence d'urbanisme, Eurométropole, ...):
automne 2011.

 **Panorama national : Grille d'analyse des modes de coopération entre AOT**

Recueil de données :

- participation au groupe de travail du GART
- entretien téléphonique avec la porteuse du projet chez ETD
- lectures de la presse spécialisée (VRT, TP...), consultation des sites internet des AOT.

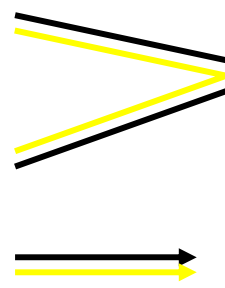
 **Regard sur un terrain étranger: Belo Horizonte (Minas Gerais, Brésil)**

- Des compétences en matière de transport urbain cloisonnée
- Le renouveau d'une structure métropolitaine : la RMBH à l'initiative d'une planification à une échelle plus vaste.
- Des projets de coopération à l'échelle métropolitaine : Billétique, Gares routières, Métro et BRT

- 1. Les dispositifs législatifs : évolution et limites**
- 2. Au-delà, d'autres formes de coopération**

Les dispositifs législatifs : évolution et limites (1)

Syndicats mixtes, établissements publics régis par le CGCT sont de **3 types**:

- Syndicats mixtes « classiques » fermés
 - Syndicats mixtes « classiques » ouverts
 - Syndicats mixtes SRU
- 
- Compétences pour transport urbain uniquement
- Compétences pour transport urbain et non urbain

➔ Les syndicats mixtes SRU

Spécifiquement dédiés au transport, 3 compétences obligatoires :

- harmoniser les services de transport,
- développer une information multimodale,
- favoriser l'intégration tarifaire des réseaux.

Ressource financière propre : le VTA

Les dispositifs législatifs : évolution et limites (2)

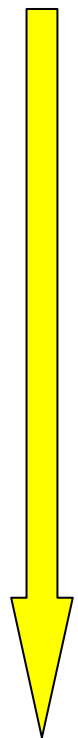
Les syndicats mixtes de SCoT

Amendement Repentin à la Loi Grenelle 2 :
sous conditions, même compétences que syndicats SRU

Les syndicats mixtes de SCoT peuvent, si 2 de leurs membres au moins sont des AOTU, se saisir des compétences relevant des syndicats mixtes SRU.

Au-delà, d'autres formes de coopération (1)

 Réponse contractuelle



- Charte
- Protocole d'accords
- Convention ou contrat

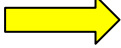
Au-delà, d'autres formes de coopération (2)

Registre coopératif souple

- Association
- Conférence permanente des AO
- Communauté des transports
- Comité de coordination entre AOT

Au-delà, d'autres formes de coopération (4)

- ➔ **Registre de l'exploitation**
- ➔ **Registre politique**
- ➔ **L'intervention d'un 3^{ème} acteur**

 Une grille d'analyse, pas une typologie car perméabilité des différents modes de coopération.

- Diachronique
- Synchronique

L'exemple du Nord - Pas de Calais

 **3 hypothèses de départ :**

- Il existe une mobilité trans-périmètre institutionnel
- Les institutions, autorités organisatrices de transport se saisissent de ce problème.
- Elles mobilisent différents leviers d'action : correspondance entre leviers institutionnels et leviers des modes de faire

 **Problématique**

Les échelles de la mobilité évoluent

Des institutions se mettent en place à l'échelle de la métropole

Quel rôle le transport public joue-t-il dans ce processus de construction métropolitain ? le transport est-il un vecteur de coopération à l'échelle métropolitaine ?