



HAL
open science

Le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, présenté au 3e appel à projets national TCSP : quelle pertinence ?

Isabelle Bataillon

► **To cite this version:**

Isabelle Bataillon. Le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, présenté au 3e appel à projets national TCSP : quelle pertinence ?. Gestion et management. 2013. dumas-01310851

HAL Id: dumas-01310851

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01310851>

Submitted on 3 May 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] Le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, présenté au 3 ^{ème} appel à projets national TCSP : quelle pertinence ?		
[Sous-titre] /		
[Auteur] Isabelle BATAILLON		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] BONNEL Patrick, ENTPE COLLOMB Séverine, PMCA DIAZ OLVERA Lourdes		
[Nom et adresse du lieu du stage] Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération 11 Boulevard St Assisclé BP 20641 660006 Perpignan FRANCE		
[Résumé] La communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée s'est engagée à répondre au 3 ^{ème} appel à projets national « Transports en Commun en Site Propre » lancé le 7 mai 2013. C'est dans ce contexte qu'a été réalisé ce mémoire de stage qui vise à interroger la pertinence du projet de Réseau à Haut Niveau de Service présenté par l'AOTU. Ce travail d'analyse s'appuie notamment sur des productions du stage à la Cellule Bus-Tram, d'éléments factuels et de documents internes. Il s'intéresse tout d'abord à la cohérence du projet d'un point de vue politique, élément déterminant pour sa faisabilité. Il propose ensuite une rétrospective des objectifs poursuivis et des choix de desserte, et évalue leur adéquation avec les besoins territoriaux. Une dernière partie permet d'étudier la soutenabilité du projet d'un point de vue financier. Ce mémoire invite ainsi à une réflexion sur l'intérêt du déploiement, dans l'agglomération perpignanaise, d'un Réseau à Haut Niveau de Service, tel qu'il est conçu pour ce 3 ^{ème} appel à projets TCSP et au regard des spécificités territoriales.		
[Mots clés] Appel à projets TCSP ; Réseau à Haut Niveau de Service ; lignes de bus-tram ; AOT ; portage politique ; projet de territoire ; potentiels de desserte ; soutenabilité financière.	Diffusion : papier : [oui/ non]* électronique : [oui/ non]* (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au : 30 Juin 2014	
[Date de publication] 30 août 2013	[Nombre de pages] 90	[Bibliographie (nombre)] 22

PUBLICATION DATA FORM

[Entitled of Diploma]		
Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities]		
Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title]		
The High Level Service Network project in urban community Perpignan Méditerranée, presented to answer to the third national invitation to make projects about "Public Transport in Reserved Site": which relevance?		
[Subtitle]		
/		
[Author]		
Isabelle BATAILLON		
[Members of the Jury (name and affiliation)]		
BONNEL Patrick, ENTPE COLLOMB Séverine, PMCA DIAZ OLVERA Lourdes		
[Place of training]		
Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération 11 Boulevard St Assisclé BP 20641 660006 Perpignan FRANCE		
[Summary]		
<p>The urban community Perpignan Méditerranée is decided to answer to the third national invitation to make projects about "Public Transport in Reserved Site" proposed on 7th of May 2013. This memory was written in this context. It aims to question the relevance of the proposal High Level Service Network presented by the transport authority. This analytical work is based mainly on internship production in the Bus-Tram Department. It is based on facts and internal documents. It first looks at the consistency of the project from to political point of view, which is a key element for its feasibility. Then it provides a retrospective about the objectives and choices of service, and assesses their suitability with territorial needs. In the last part, we study the sustainability of the project to a financial aspect.</p> <p>This memory proposes a thought about the benefits of a deployment of High Level Service Network in Perpignan Méditerranée, as regard with territorial specificities.</p>		
[Key Words]		Distribution statement :
Call TCSP projects Network High Level of Service ; "bus-tram" lanes ; Transport Authority ; political support ; project planning ; potential service ; financial sustainability.		Paper : [yes / no]* Electronic : [yes / no]* (* Scratch the useless mention)
		Declassification date : 2014 – 06 - 30
[Publication date]	[Nb of pages]	[Bibliography]
2013 – 04 - 30	90	22

MÉMOIRE DE STAGE

Université Lumière Lyon 2
École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE)
Année universitaire 2012-2013



UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2
UNIVERSITÉ DE LYON

LE PROJET DE RÉSEAU À HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PERPIGNAN MÉDITÉRANÉE, PRÉSENTÉ AU 3^{ÈME} APPEL À PROJETS NATIONAL TCSP : QUELLE PERTINENCE ?

ISABELLE BATAILLON

Master 2 professionnel Transports Urbains
et Régionaux de Personnes (TURP)

Organisme de stage :

Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée (PMCA)

Soutenance : 20 septembre 2013, ENTPE (Lyon)

Jury : M. Bonnel (ENTPE), Mme Collomb (PMCA), Mme Diaz Olvera

MÉMOIRE DE STAGE

Université Lumière Lyon 2
École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE)
Année universitaire 2012-2013



UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2
UNIVERSITÉ DE LYON

LE PROJET DE RÉSEAU À HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PERPIGNAN MÉDITÉRANÉE, PRÉSENTÉ AU 3^{ÈME} APPEL À PROJETS NATIONAL TCSP : QUELLE PERTINENCE ?

ISABELLE BATAILLON

Master 2 professionnel Transports Urbains
et Régionaux de Personnes (TURP)

Organisme de stage :

Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée (PMCA)

Soutenance : 20 septembre 2013, ENTPE (Lyon)

Jury : M. Bonnel (ENTPE), Mme Collomb (PMCA), Mme Diaz Olvera

« Seul, on va plus vite ; ensemble, on va plus loin » (Proverbe Africain).

« L'université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce travail : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs. »

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je souhaite remercier profondément M. Bonnel, mon directeur de mémoire et co-responsable du Master TURP, pour son soutien actif en tout moment et ses conseils précieux, comme j'ai pu le vérifier à deux reprises au cours de ces cinq derniers mois. La pédagogie dont il fait preuve à l'égard de tous ses étudiants ne fera pas de ce remerciement, une politesse isolée.

Par bienséance assurément, mais surtout par reconnaissance, je souhaite remercier Mme Collomb, ma tutrice de stage et Responsable de la Cellule Bus-Tram de PMCA, pour avoir stimulé mon esprit critique et ainsi donner naissance à ce mémoire, qui évidemment tend à dégager mes fermes convictions (largement influencées par les intervenants du Master TURP), concernant l'utilité de développer les transports collectifs.

J'adresse mes remerciements à M. Aeschbacher, Directeur des Mobilités, dont je ne manquerai pas de me rappeler son soutien dans l'analyse économique et la grande gentillesse dont il a fait preuve à mon égard.

Merci à toute l'équipe de la Direction des Mobilités d'avoir enrichi ou accompagné mes missions, et avoir chaperonné mon entrée dans le monde du travail.

Enfin, merci à toutes les personnes que j'affectionne, qui m'ont invariablement soutenue pendant mes études et ont motivé ma prise d'initiative jusqu'à aujourd'hui. Elles sauront se reconnaître.

Sommaire

Remerciements	3
Introduction	5
Méthodologie générale du mémoire de stage	7
1. L'émergence du projet de RHNS de Perpignan Méditerranée	11
1.1. Le projet de RHNS : un dérivé des orientations nationales ?	11
1.2. Un projet intégré au projet de territoire de Perpignan Méditerranée ?	19
2. Ancrage et adéquation territoriales du Réseau à Haut Niveau de Service conçu par l'agglomération perpignanaise.....	31
2.1. Le RHNS : un projet TCSP approprié aux enjeux locaux ?	31
2.2. Le potentiel de desserte du RHNS : quel intérêt pour le territoire de l'agglomération ? ...	34
3. Ingénierie financière : « Des Sardines et des Sirènes » dans l'Archipel Méditerranéen	47
3.1. Impacts financiers du projet de Perpignan Méditerranée : des possibilités d'autofinancement ?	48
3.2. Situation financière actuelle et projetée de l'AOTU : quelle est la soutenabilité financière du projet de RHNS ?	52
Conclusion	61
Enseignements du stage : assistance technique et coordination.....	64
Bibliographie.....	66
Table des matières	68
Liste des tableaux.....	70
Liste des figures	71
Liste des annexes.....	72

INTRODUCTION

Le 7 mai 2013, le troisième appel à projet TCSP, « Transports collectifs et mobilité durable », a été lancé par M. le Ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, qui affirmait alors que « le transport a besoin de croissance et de compétitivité pour assurer de l'autofinancement » et que « cette nécessité de résultat est intéressante,]car[elle va permettre aux collectivités locales de dimensionner leurs projets, de tirer les enseignements des précédents appels à projets ou des politiques de transport précédentes »¹ .

C'est dans ce contexte que la communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée (Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération, PMCA) conçoit et projette le déploiement de son Réseau de transports collectifs à Haut Niveau de Service (RHNS) par la réalisation de deux nouvelles lignes de bus-tram à haut niveau de service, après avoir participé au premier appel à projets « Transports urbains » en 2009.

De manière générale, le but d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est d'apporter un niveau de fréquence, d'amplitude horaire, de régularité, de ponctualité, de temps de parcours, de confort, d'accessibilité, d'image et de lisibilité supérieur aux lignes conventionnelles (CERTU ; 2009). Cette efficacité de service repose sur un système « Transports en Commun de Site Propre » (TCSP) articulé autour de :

- L'infrastructure (plateforme, stations, emprises affectées à leur exploitation, etc.) ;
- Le véhicule roulant qui répond au Code de la route², peut utiliser diverses sources d'énergie et être guidé ;
- Les conditions d'exploitation (priorités aux carrefours des voyageurs, informations voyageurs, etc.).

Ainsi, la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, située sur l'Eurocorridor méditerranéen qui s'apprête à accueillir la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Barcelone – Perpignan à l'automne 2013, cherche à améliorer la performance de son réseau de manière à le rendre davantage attractif. L'objectif visé est d'engendrer du report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs et à faire progresser la fréquentation sur l'ensemble de ses lignes, actuellement inférieure de 45 % à la moyenne nationale³.

Après avoir participé au premier appel à projets TCSP qui a permis l'obtention de près 4,4 millions d'aides financières de l'Etat pour la ligne de bus-tram nord-sud aujourd'hui réalisée à hauteur de 40 %, PMCA entreprend donc de présenter ses projets de lignes bus-tram est-ouest et express à l'Etat.

L'enjeu est d'obtenir un soutien financier, probablement indispensable à la réalisation de ce projet, au vu des difficultés d'équilibre budgétaire auxquelles doivent faire face les collectivités territoriales depuis 2011.

¹ Source : http://www.mobilicites.com/fr_actualites_cinq-questions-a-frederic-cuvillier_0_77_2552.html

² Considérant une fréquence de 3 minutes, la capacité d'un BHNS est limitée à environ 3 000 voy/heure/sens (2 400 voy/heure/sens dans le cas d'un bus articulé de 18 mètres (CERTU, 2009).

³ CFTPM (2012). Rapport annuel d'activités

Le présent mémoire questionne la pertinence du projet de Réseau à Haut Niveau de Service de l'agglomération perpignanaise présenté dans le cadre du 3^{ème} appel à projets TCSP au regard du contexte financier et des délais de réponse (15 septembre 2013)

Dans quelle mesure ce projet, et notamment les lignes de bus-tram est-ouest et express, apparaissent pertinents pour le territoire ?

Est-ce que le montage de ce projet répond à des enjeux clés ? Quelle est la plus-value de ce projet au niveau local ? Comment tient-il en compte à la situation financière actuelle et projetée de l'AOTU ?

Ce projet s'inscrit-il en cohérence avec les objectifs de l'appel à projets national ?

Afin d'apporter des éléments de réponse à ces questionnements, il est proposé de mesurer la pertinence du projet sous trois angles : politique, territorial et financier.

Sera ainsi étudiée dans une première partie la capacité du projet à s'insérer dans une démarche territoriale cohérente au travers de son adéquation avec les ambitions politiques locales, mais aussi nationales par rapport aux objectifs du 3^{ème} appel à projets TCSP.

Une deuxième partie permettra de revenir sur les enjeux territoriaux supposés à l'origine du projet TCSP, et de les mettre en parallèle avec les objectifs visés du projet et les choix de desserte associés. Il s'agit d'analyser si le projet est en adéquation avec les besoins à l'échelle de l'agglomération.

Enfin, une troisième partie sera dédiée à l'évaluation de la soutenabilité financière des choix techniques à long terme, comprenant une analyse des ressources propres à la Direction des Mobilités de Perpignan Méditerranée.

METHODOLOGIE GENERALE DU MEMOIRE DE STAGE

UN SUJET DE RECHERCHE CHOISI POUR METTRE EN VALEUR LE STAGE : LIEN AVEC LES MISSIONS CONFIEES

La définition de mon sujet de recherche, soit l'étude de la pertinence du projet de Réseau à Haut Niveau de Service (RHNS) conçu par la communauté d'agglomération perpignanaise et présenté dans le cadre du 3^{ème} appel à projets TCSP, résulte de mon souhait de mettre en valeur les missions, liées précisément à la réponse à cet appel à projets national, et m'ayant été confiées dans le cadre du stage à la Direction des Mobilités de PMCA. Ce sujet me permet d'analyser différents aspects du projet de RHNS afin de déterminer sa pertinence. Je suis ainsi amenée à retracer plusieurs phases successives de l'élaboration du projet de PMCA dans le cadre original de la réponse à l'appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable » (cf. figure 1). Le sujet permet ainsi de présenter la diversité des tâches accomplies ou suivies au cours du stage, contribuant à la conception d'un projet de transport public suivant les normes nationales. Il est de plus approprié à une prise de recul sur le travail du stage, ouvrant à terme la réflexion sur l'intérêt et les modalités de développement d'un réseau de Bus à Haut Niveau de Service sur une agglomération moyenne à l'image de Perpignan Méditerranée.

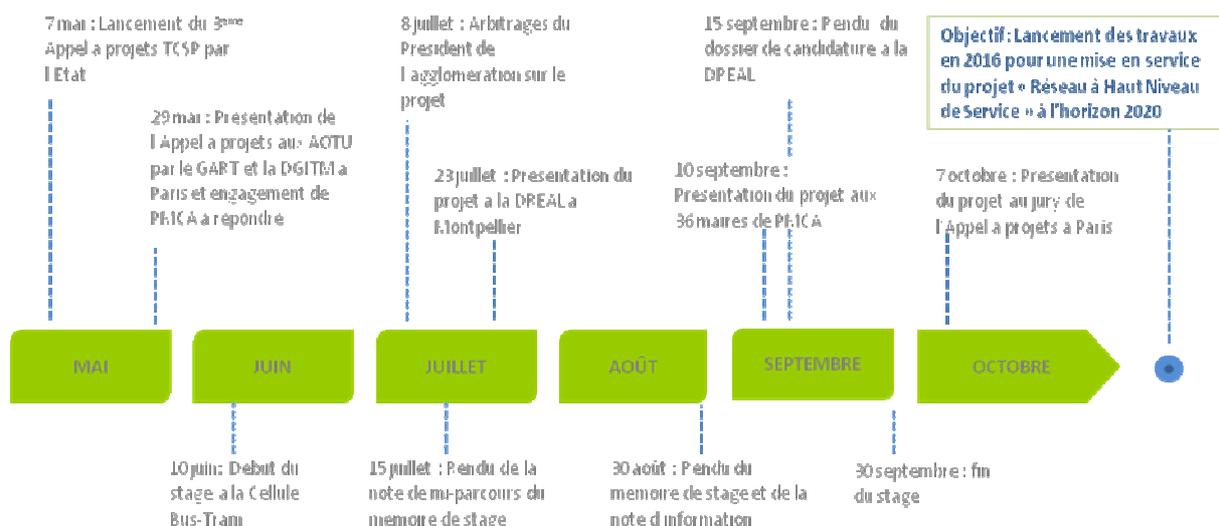


FIGURE 1 : DATES CLES DE L'APPEL A PROJET TCSP ET DU STAGE (SOURCE : AUTEURE)

C'est aussi à mon sens, un sujet de mémoire d'intérêt pour mon entrée prochaine sur le marché du travail. Il démontre la maîtrise d'un projet de transport public de « A à Z » dans sa phase prospective. Il concourt à la conception d'un projet BHNS déclinable auprès des autres agglomérations moyennes du territoire, potentiel recruteur, et qui, réalisé dans le cadre du 3^{ème} appel à projets « TCSP », s'inscrit naturellement en conformité avec la réglementation et les orientations nationales actuelles.

Mon choix de ne pas choisir un sujet de recherche en lien précisément avec l'évaluation socio-économique et environnementale, missions principales et initiales du stage, répond à des précautions méthodologiques. En effet, au vu de l'état d'avancement du projet en juillet lors de la remise de la

note de mi-parcours, et considérant que le bilan socio-économique *a priori* comme l'évaluation impact énergie/CO₂ interviennent après la définition précise du projet, j'ai souhaité choisir un large sujet de rapport tel que « la pertinence d'un RHNS pour PMCA »⁴. Ce sujet me permet d'aborder et de problématiser différents aspects du projet, et m'assure ainsi d'un rendu pour la fin août en cohérence avec les délais du mémoire de stage du Master TURP. C'est aujourd'hui encore, à la rédaction de cette partie du mémoire un choix qui me semble judicieux : mon organisme de stage a finalement fait appel à des bureaux d'études pour réaliser les calculs en raison de l'incapacité à m'encadrer sur ce travail dans les délais impartis par l'appel à projets « TCSP ».

De plus, en ce lundi 12 août 2013, l'ensemble des données nécessaires au lancement des calculs nécessaires à l'évaluation socio-économique et environnementale, n'est pas disponible, fait qui n'aurait pas garanti le rendu d'un mémoire de stage en temps voulu dans le cas où mon sujet et alors ma problématique auraient été centrés sur l'analyse socio-économique et environnementale. C'est ma problématique actuelle, partiellement reprise de la note de mi-parcours, qui a finalement écarté définitivement le traitement de l'évaluation socio-économique et environnementale redéfinissant le plan de mon mémoire et l'intitulé associé.

PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES

Ma problématique vient nécessairement préciser mon sujet de recherche « la pertinence du projet de RHNS conçu par PMCA et présenté dans le cadre du 3ème appel à projets TCSP » en soulevant une question centrale en lien : « en quoi ce projet est-il fondé? Il pourrait en effet être pensé de prime abord qu'il s'agit uniquement d'une opportunité financière pour PMCA.».

Pour répondre à ce problème, trois hypothèses ont été établies :

- « Le projet de PMCA s'inscrit en cohérence avec les stratégies locales de l'archipel euro-méditerranéen et les orientations nationales étant de fait présenté au 3ème appel à projets TCSP. Dans ce sens, il est supposé qu'il répond à une ambition politique. »
- « Le projet de RHNS est justifié, dans le dossier de candidature, par des besoins, notamment de déplacements, exprimés à l'échelle de l'agglomération. Les choix de desserte ont donc été supposément pris en conséquence après l'analyse de variantes ; ce qui permet de penser ce projet comme un choix pertinent au regard du diagnostic territorial. »
- « Le RHNS est le résultat de choix en matière de configurations, de niveau de desserte et de matériel roulant. Ces choix sont étudiés pour être financièrement soutenables à long terme d'un point de vue opérationnel. Le projet TCSP démontre donc une pertinence du point de vue technique et financier. Il est ainsi supposé être adapté pour une agglomération moyenne comme Perpignan Méditerranée. »

A travers ces hypothèses, j'ai ainsi choisi de développer quatre aspects du sujet de recherche pour répondre à la problématique : politique, territoriale, technique et financier. La cohérence de ces

⁴ Dans la note de mi-parcours.

aspects est pensée comme un signe évident de la qualité du projet présenté à l'appel à projet et au-delà de la pertinence du projet de RHNS de l'agglomération perpignanaise.

C'est un choix premièrement, à l'instar du choix du sujet de recherche, conditionné par l'avancement de l'élaboration du dossier de réponse à l'appel à projet et deuxièmement, révélateur de ma mission de stage. J'ai été en définitive davantage mobilisée sur la rédaction du dossier et précisément sur l'analyse de la cohérence du projet avec les enjeux territoriaux et les orientations politiques (étape d'ailleurs essentielle à l'évaluation socio-économique) ainsi que sur les choix techniques et l'étude financière associée. C'est pourquoi, par rapport à la note de mi-parcours faisant état d'une problématique et d'un projet de plan auprès de mon directeur de mémoire, je donne plus de visibilité à ces aspects, choisis pour répondre à la problématique. En troisième lieu, le choix de traiter ces aspects s'accorde avec mes centres d'intérêt que sont l'urbanisme et l'aménagement, étudiés en formation initiale dans mon cursus.

En somme, ces aspects formulés en hypothèse structurent ainsi le rapport en trois parties qui tendent à les confirmer ou infirmer.

L'APPROCHE RETENUE ET SES LIMITES

Après un mois et demi au sein de la Direction des Mobilités de PMCA, j'ai présenté une note de mi-parcours à mon directeur de mémoire faisant état du choix d'un sujet de recherche et d'un plan prévisionnel. Le sujet de recherche s'est quelque peu précisé et le plan a été largement modifié par nécessité en fin juillet-août au cours de la rédaction.

Pour structurer mon analyse, j'ai tâché de suivre les préconisations adressées à l'ensemble des étudiants du Master TURP : j'ai adopté une approche hypothético-déductive. J'ai en effet formulé des hypothèses pour répondre à ma problématique. Afin de les confirmer ou les infirmer, j'ai procédé à une étude des données collectées et produites pendant le stage, ainsi que de connaissances empiriques, notamment des éléments factuels. Je me suis aussi référée à différentes ressources bibliographiques : documents de planification, rapports d'activité, cahiers du CERTU, etc.

Cette méthode d'analyse a été essentielle dans la progression et l'agencement de mes réflexions : les hypothèses ont chacune été successivement traitées dans une partie du mémoire.

Bien que mon sujet de recherche suppose une analyse de la pertinence du projet de RHNS au regard du contexte local, je pense qu'une analyse des autres projets présentés par les AOTU aurait été enrichissante. Elle aurait notamment concouru à une généralisation du sujet. Cela m'aurait aussi permis de tester mes critères choisis pour l'analyse de la pertinence du projet perpignanaise présenté à l'appel à projets national sur d'autres projets et interpréter les résultats par comparaison. Cependant, cette prise de recul s'est heurtée au fait que, dans le cadre d'un appel à projets, les collectivités candidates sont en compétition pour l'obtention de financements étatiques. Ainsi, la demande de documents sur les projets TCSP présentés à ce troisième appel à projet aux objectifs distincts des deux précédents auprès d'AOT comparable à Perpignan Méditerranée, tels que Metz ou Pau, semblait décalée et vaine avant la date du rendu du dossier à l'Etat.

Une autre limite est que, en raison des délais impartis par le rendu du mémoire, couplé à un retard pris dans l'élaboration du dossier de PMCA de réponse à l'appel à projets (les données nécessaires n'étaient pas disponibles en temps voulu) et le manque d'une expertise interne pour me diriger dans ce travail, je n'ai pas pu considérer l'évaluation socio-économique et environnementale. C'est pourtant un élément qui aurait ajouté du sens à mon analyse de la pertinence du projet, et m'aurait permis de mobiliser un module structurant du Master TURP.

Le constat conclusif est que ces limites sont toutes liées à des problèmes de calendrier : en effet si j'avais réalisé ce mémoire, après le rendu des dossiers de l'appel à projets, j'aurais certainement eu accès aux éléments de projets des autres agglomérations candidates à cet appel à projets. De plus, si le délai de rendu des dossiers à l'appel à projets était reporté, n'impliquant pas la majeure partie du temps de travail à les constituer à la période estivale (synonyme de congés) j'aurais certainement pu être encadrée et réaliser moi-même l'évaluation socio-économique et environnementale et en faire la ligne directrice de mon étude comme je l'avais envisagé au départ.

Mon mémoire de stage est donc construit autour d'un argumentaire largement documenté par les données produites durant le stage, qui m'a permis de réinvestir notamment deux modules du Master TURP : « politique de déplacements » et « offre de transports ».

1. L'EMERGENCE DU PROJET DE RHNS DE PERPIGNAN MEDITERRANEE

C'est en janvier 2009, dans le cadre du 1er appel à projets TCSP, que Perpignan Méditerranée conçoit son premier projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) orientée nord-sud. Aussitôt baptisée « bus-tram », le Président de l'agglomération Perpignan Méditerranée, Monsieur Jean-Paul ALDUY, présente cette ligne BHNS comme le premier jalon d'une politique de transport ambitieuse et durable. Il la définit comme suit : « Plus qu'un bus, mais pas tout à fait un tram, le bus-tram de Perpignan combine l'efficacité économique du bus à la rapidité et au niveau de service du tram ».

Le portage du projet de ligne BHNS par les élus locaux semble alors assuré, garantissant son issue positive. Pourtant, cinq ans après, 60 % des travaux associés à la réalisation du projet TCSP ne sont pas réalisés.

Malgré cet échec partiel, les élus de l'agglomération réaffirment leurs ambitions : ils entreprennent de présenter d'ici septembre 2013, deux nouveaux projets de lignes bus-tram est-ouest et express à l'Etat dans le cadre du 3ème Appel à projets TCSP. Ces deux lignes viennent en addition de la ligne de bus-tram nord-sud préfigurée, depuis mars 2013, par la ligne 4 sur son itinéraire nord et centre redressé (cf. partie 2.2.1). Elles composeront à l'horizon 2020, le Réseau à Haut Niveau de Service (RHNS) de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée.

Bien que l'Etat exige, au travers du dossier de l'appel à projets, des preuves de la volonté des collectivités candidates à engager 25 % du montant total des travaux des projets présentés d'ici à 2016, l'aboutissement du projet de Réseau à Haut Niveau de Service peut apparaître incertain au vu de l'avancement des travaux de la première ligne de bus-tram nord-sud. Cette déduction remet alors en question la pertinence de ce projet de RHNS présenté à l'Etat : fait-il l'objet du portage politique nécessaire pour en assurer son déploiement ?

Afin de vérifier la pertinence de ce projet sous l'angle politique et évaluer en ce sens sa faisabilité, il est proposé de revenir dans un premier temps sur les modalités et conditions de sa conception. Une deuxième partie sera consacrée à l'étude de sa cohérence avec le projet de territoire de l'agglomération Perpignan Méditerranée.

1.1. LE PROJET DE RHNS : UN DERIVE DES ORIENTATIONS NATIONALES ?

La conception du projet de Réseau à Haut Niveau de Service de Perpignan Méditerranée s'articule autour de deux étapes :

- la conception de la 1ère ligne de bus-tram nord-sud à l'occasion du 1er appel à projets gouvernemental TCSP en janvier 2009 ;
- l'élaboration de deux nouveaux projets de lignes de bus-tram et le redressement de l'itinéraire de la ligne nord-sud dans le cadre du 3ème appel à projets en septembre 2013.

Ainsi, le projet de RHNS a été largement impulsé par l'Etat au travers des appels à projets nationaux TCSP. On peut donc s'interroger à savoir si ce projet résulte bien d'ambitions locales répondant à des stratégies gouvernementales ou s'il s'agit d'un dérivé des orientations nationales.

Aussi, si le succès du 1er appel à projets, conclu par l'obtention d'un soutien financier conséquent, peut laisser penser que le projet de la ligne nord-sud s'inscrit en cohérence avec les stratégies du Ministère

des Transports, l'assurance que le projet de RHNS avec les deux nouvelles lignes est en adéquation avec les orientations nationales, n'est pas encore démontrée.

Pour savoir si le projet est le fruit d'ambitions locales d'une part, en cohérence avec les orientations nationales d'autre part, seront mesurées :

- le degré d'ambition politique de l'AOTU au travers de l'énonciation de ses objectifs politiques ;
- le portage politique potentiel : les évolutions récentes du réseau en lien avec le premier appel à projets et porté dans le nouveau contrat de DSP, stipulant l'engagement des élus de l'agglomération perpignanaise dans le développement de leurs transports collectifs ;
- l'adéquation avec les orientations nationales soit : entre les objectifs du 3^{ème} appel à projets et ceux du RHNS.

Il s'agit à travers ces trois réflexions d'éprouver la faisabilité du projet d'un point de vue politique.

1.1.1. UN PROJET EN COHERENCE AVEC LES AMBITIONS LOCALES ?

La communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée fédère aujourd'hui 36 communes contre six communes en 2000. Ses 140 élus, appuyés par plus de 700 agents, participent à façonner le cadre de vie de plus de 257 000 habitants dont plus de 45 % réside au sein de la ville de Perpignan. Avec 94 millions d'euros par an investis sur un territoire de 617 km², la communauté d'agglomération permet de mutualiser les moyens des communes membres au travers de l'exercice de ses compétences :

- obligatoires : développement économique ; aménagement de l'espace communautaire ; équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire ; politique de la ville dans la communauté ;
- optionnelles : création, aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; assainissement ; eau ; protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie (lutte contre la pollution atmosphérique, les nuisances sonores ...etc.) ; construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels ou sportifs d'intérêt communautaire (tel que le Conservatoire de Perpignan).
- facultatives : gens du voyage.

C'est dans le cadre de l'exercice de sa compétence obligatoire « aménagement de l'espace communautaire » transférée en 2001 par la ville qu'existe la Direction des Mobilités. Elle est en charge de déployer les décisions de PMCA en sa qualité d'AOTU. Ainsi, elle assure notamment le financement et l'organisation du réseau de transports urbains sur son territoire, constituant le Périmètre de Transports Urbains (cf. figure 2) au sein duquel elle prélève le Versement Transport⁵ au taux de 1,45 % au 1^{er} janvier 2013.

⁵ Institué en 1970, le Versement Transport (VT) est une taxe prélevée auprès des employeurs publics ou privés de plus de neuf salariés installés dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU), lorsqu'il couvre plus de 10 000 habitants. L'instauration du VT ressort d'un choix de la collectivité locale.

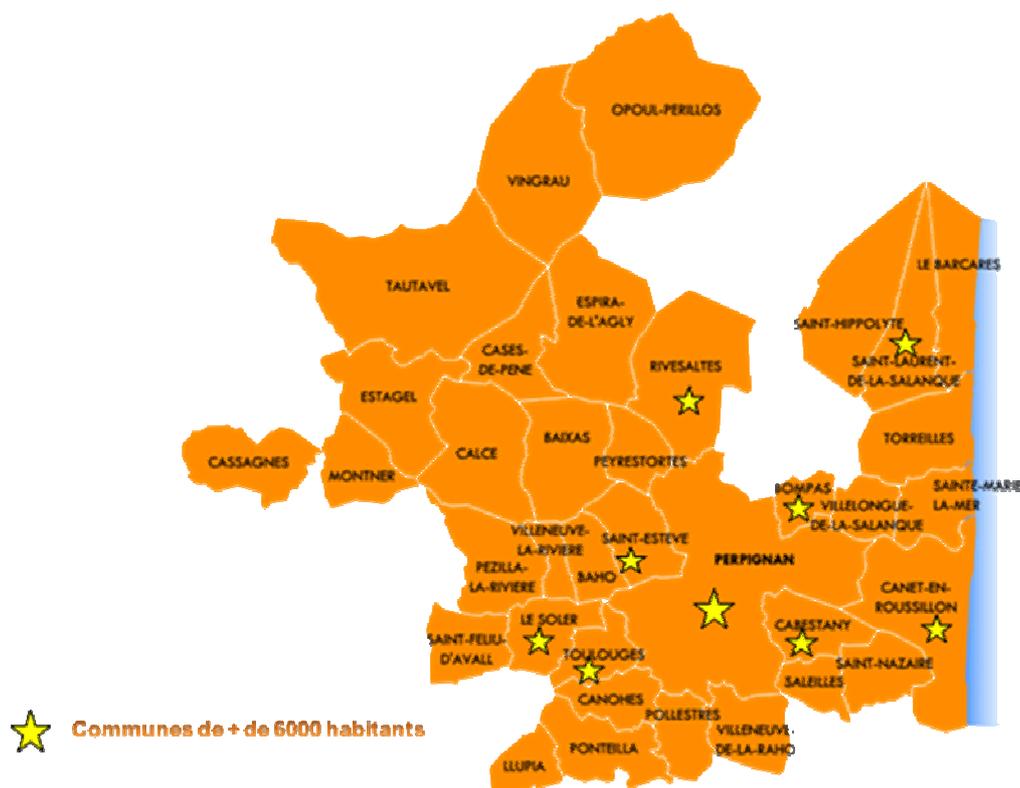


FIGURE 2- LES COMMUNES MEMBRES DE PMCA AU 1^{ER} JANVIER 2013 - SOURCE : SDAT

Encadrée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, l'AOTU Perpignan Méditerranée délègue l'exploitation de son réseau à un opérateur de transport au travers d'un Contrat de Délégation de Service Public (DSP) 2011-2019. L'AOTU confie sous son contrôle la gestion et une partie de l'organisation du réseau de transport urbain à son opérateur, la Corporation Française des Transports de Perpignan Méditerranée (CFTPM). Son réseau est exploité sous la marque commerciale de la Compagnie des Transports de Perpignan Méditerranée (CTPM).

Le réseau de l'AOTU s'articule en 2012 autour de :

- 36 lignes urbaines régulières (cf. annexe 1, p.73) : neuf lignes internes à Perpignan et 27 lignes concernant les autres communes de l'agglomération ;
- 460 fonctionnements scolaires (dont des services spécifiques desservant les établissements hors du territoire de la communauté d'agglomération) ;
- 1 service de transport subventionné pour les personnes handicapées, effectué par le GIHP.

Les 36 lignes régulières se répartissent en six catégories :

- 4 Lignes Structurantes avec un bus toutes les 10/20 minutes ;
- 4 Lignes Majeures avec un bus toutes les 20/30 ;
- 7 Lignes Moyennes (un bus à l'heure en moyenne) ;
- 9 Lignes de Proximité ;
- 3 Lignes Spéciales ;
- 5 Lignes Estivales ;
- 4 Navettes Cœur de Ville.

D'après le rapport annuel 2012 des délégataires, les lignes structurantes capitalisent près de 45 % des montées annuelles, les lignes majeures 27 % et les lignes moyennes près de 21 %. Donc les trois autres

catégories de lignes captent moins de 7 % de la fréquentation du réseau, pour environ 14 % des sept millions de kilomètres commerciaux sur le réseau (hors-lignes scolaires) en 2012. Au total, le réseau de Perpignan Méditerranée a drainé près de 9,4 millions de voyageurs en 2012.

La politique de mobilité durable de PMCA entre 2012 et 2019 est structurée autour de trois objectifs :

- diminuer l'impact de la mobilité sur PMCA : maîtriser l'évolution du trafic automobile (Grenelle, PDU, Agenda 21, Plan Climat Energie Territorial, ...) ;
- conforter l'attractivité économique d'un territoire accessible : la mobilité des personnes et des marchandises comme composante de la performance globale des entreprises ;
- assurer le droit à la mobilité pour tous : des transports en commun efficaces pour redistribuer du pouvoir d'achat.

Constructifs d'une politique de transports publics, ces objectifs apparaissent en cohérence avec les priorités nationales, à savoir l'accessibilité ou encore la mobilité durable.

L'ambition affichée est de « changer d'échelle en matière de transports urbains ». Pour l'atteindre, deux projets clés sont avancés :

- le projet de bus-tram : 57 millions d'euros pour créer un axe nord-sud et est-ouest ;
- le nouveau contrat de DSP Transports 2011-2019 : un nouveau réseau et de nouveaux services pour un objectif de 16 millions de voyageurs (soit une multiplication par deux depuis 2011).

Cette ambition apparaît cohérente et même plutôt mieux poursuivie avec le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de l'agglomération perpignanaise.

Aussi, le contrat de DSP présente des ambitions fortes avec un engagement de 16 millions de voyageurs en fin de contrat :

- 25 % de services transports supplémentaires proposés aux usagers pour mieux répondre aux besoins de mobilité ;
- un niveau de service dans les communes fortement amélioré (fréquence renforcée, itinéraires plus directs, élargissement des horaires) ;
- une restructuration de réseau autour de deux lignes de bus-tram sur Perpignan pour plus d'efficacité et de lisibilité, qui anticipe la desserte des zones de développement à enjeux ;
- une amplitude élargie et de nouveaux services pour convaincre et fidéliser de nouveaux clients (information dynamique aux arrêts, vidéosurveillance dans les bus, distributeurs automatiques des titres de transport sur les quais ...) ;
- Des services d'éco-mobilité.

Ainsi, une hausse des services de transports collectifs est projetée : pourtant à cette rentrée 2013, le service a été dégradé alors même que la fréquentation depuis la baisse de 2010 ne cesse d'augmenter de manière plus ou moins forte. La baisse du service pourrait être vue comme la résultante d'un arbitrage, défavorable aux transports, dans un contexte de rigueur budgétaire.

1.1.2. QUEL PORTAGE POLITIQUE POUR LE PROJET DE RHNS ?

Depuis la présentation du projet de ligne bus-tram nord-sud à l'Etat dans le cadre du 1er appel à projets TCSP en janvier 2009, seul 40 % du linéaire a été aménagé. Quelles sont les causes de ce retard ? Les explications avancées sont :

- le retard d'autres travaux dont était dépendants les travaux de l'axe nord-sud : ainsi de la construction de la rocade de contournement dépendait la mise à sens unique des boulevards de ceinture qui était prévue dans les étapes du projet, or la rocade n'a pas été créée dans les temps ;
- la nécessité de refaire les réseaux secs et humides avant de réhabiliter les voiries, or ces derniers datant de l'avant-guerre étaient dans un état de détérioration avancé requérant un travail supplémentaire et donc allongeant les temps de travaux.

Si ces raisons apparaissent cohérentes, la mise en sens unique des boulevards de ceinture comme le boulevard Clémenceau apparaît ne pas faire le consensus. Ainsi, si on se base sur les derniers faits à ce sujet, il semble qu'il y ait eu un « retour en arrière » : il vient d'être remis à double sens de circulation pour les voitures depuis le 1^{er} juillet 2013. Cette décision vient de la ville de Perpignan, alors même qu'une pétition a été engagée contre cette décision de la ville. Le nom de cette pétition, « Touche pas à mon tram », montre bien que la remise à double sens du boulevard Clémenceau touche à la politique de transports publics. A la suite de cela, il est envisageable de penser que le redressement de l'itinéraire de la ligne bus-tram nord-sud (cf. partie 2.1.1.) n'est pas le fruit unique d'un retour d'expérience d'exploitation favorable sinon le résultat d'un jeu politique.

Par ailleurs, alors que d'autres agglomérations comme Metz ou Pau ont créé un site Internet spécifique à leur projet de bus-tram, l'agglomération de Perpignan n'a pas eu cette volonté bien qu'elle ait consacré un site Internet pour son Agenda 21, qui représente de moindres investissements par rapport au RHNS. Ce constat laisse imaginer une difficulté à la mise en œuvre du projet alors qu'« une organisation, une communication et un portage politique forts sont [...] indispensables pour mener à bien le projet] de BHNS [et respecter les objectifs de haut niveau de service » (CERTU ; 2009).

Le projet de RHNS ne fédère donc pas tous les acteurs d'après les heurts qui ponctuent et freinent la réalisation de la ligne de bus-tram nord-sud : la Ville de Perpignan ne semble pas favorable au projet et l'agglomération de Perpignan affiche un portage « timide » à l'inverse d'autres AOTU françaises au regard de la communication qui l'entoure.

Tous ces éléments factuels remettent bien évidemment en question l'exécution du projet de RHNS et tendent à démontrer une faiblesse en matière portage politique. Pour autant, ce 3^{ème} appel à projets de par son niveau d'exigence pourrait être à l'origine d'un portage encouragé par l'Etat, assurant sa faisabilité ; encore faut-il qu'il soit pertinent au regard des objectifs du 3^{ème} appel à projets afin d'assurer un soutien financier de l'Etat.

1.1.3. QUEL DEGRE D'ADEQUATION AVEC LES ORIENTATIONS NATIONALES ?

Les appels à projets « Transports en commun en site propre » (TCSP) lancés par le gouvernement successivement en 2009, 2011 et 2013, sont l'occasion pour les AOT comme Perpignan Méditerranée,

d'obtenir un soutien financier en faveur de la réalisation de projets de TCSP sur leur Périmètre de Transports Urbains.

Pour l'Etat, ces appels à projets sont un des moyens d'atteindre l'un des objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement : le cofinancement de 1 500 km de lignes TCSP supplémentaires d'ici 2020. Techniques intermédiaires entre les appels d'offres et les subventions, ils peuvent être porteurs de gains d'efficacité par la mise en concurrence et le fléchage des fonds publics, ainsi que d'innovation par la liberté d'initiative laissée aux collectivités territoriales. Les cahiers des charges des appels à projets TCSP laissent en effet une grande marge de manœuvre.

En 2009, le 1^{er} appel à projets proposait une enveloppe de 810 millions d'euros aux projets de lignes nouvelles ou d'extension dans le cadre d'une stratégie de complémentarité des modes de déplacement, prévoyant des aménagements cyclables et des parkings-relais. Ainsi, près de 6,1 milliards d'euros de travaux ont été investis concourant à la mise en service dans les prochaines années de 215 km de tramway et 150 km de bus à haut niveau de service (BHNS).

En 2011 et dans la continuité du Grenelle de l'Environnement de 2009, le 2^{ème} appel à projets avec une enveloppe de 590 millions d'euros visait à encourager la construction de la ville de demain, conjugaison d'une haute performance environnementale, d'une attractivité économique et du bien-vivre au quotidien. L'enveloppe se composait de 390 M€ engagés par l'AFIFT (Agence de Financement des Infrastructures de transport de France) et de 200 M€ du fonds « Ville de demain » des investissements d'avenir, géré sous l'autorité du Premier Ministre. Ce deuxième appels à projets permis la subvention de 78 projets représentant 622 km de voies :

- 45 bus à haut niveau de service (456 km),
- 29 tramways (152 km),
- 2 métros (14 km),
- 2 liaisons maritimes – concernées pour la 1^{ère} fois par l'appel à projets.

Le 3^{ème} appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable » s'inscrit dans la politique de transition écologique engagée par le gouvernement et a pour but de financer des projets TCSP, des investissements se rapportant au vélo ainsi que des actions innovantes en matière de mobilité durable. Les enjeux liés au développement durable sont le cadre de vie et l'accessibilité, la qualité de l'air, la bonne gestion des espaces, la transition énergétique et la cohésion sociale. Pour constituer l'enveloppe financière de ce nouvel appel à projets, des autorisations d'engagement 2013 sont prévues dans le budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)⁶. C'est une enveloppe de 450 millions d'euros qui a été affectée par le gouvernement en mai dernier. On assiste donc à une baisse des subventions. En même temps, la constitution du dossier de candidature est devenue plus exigeante depuis le 1^{er} appel à projets : par exemple, une évaluation socio-économique du projet est requise et donc la production d'indicateurs de

⁶ Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a concouru à la création de l'AFIFT par le décret du 26 novembre 2004. Cet établissement public apporte la part de l'Etat dans le financement d'infrastructures routières par l'attribution de subventions ou d'avances remboursables. Elle n'est ni maître d'ouvrage, ni propriétaire, ni gestionnaire de réseau.

rentabilité. Aussi, est demandé une délibération qui ait autorisé l'exécutif local à présenter un dossier de candidature à cet appel à projets et la notification d'au moins 25 % des marchés avant la fin 2016. De plus, « la délibération doit montrer la volonté de la collectivité à mener le projet présenté dans le cadre de cet appel à projets » (GART, 2013).

Les projets présentés par PMCA étaient des idées peu développées, n'ayant pas fait l'objet d'études techniques pré-opérationnelles, avant l'annonce officielle du 3^{ème} appel à projets en mai dernier. De fait, les idées à l'origine des projets de lignes bus-tram est-ouest et express sont issues de notes techniques de la Cellule Bus-Tram de PMCA d'une part, et du dossier de candidature à la DSP par l'exploitant retenu d'autre part. Ce sont les études d'ingénierie engagées pour répondre à l'appel à projets qui ont finalement permis de préciser les deux projets et de monter un plan de déploiement des deux lignes bus-tram. Les projets de PMCA ont donc été globalement conçus au regard des objectifs de ce 3^{ème} appel à projets, et s'emploient donc logiquement à être en adéquation avec ces derniers. D'après le cahier des charges de ce troisième appel à projets, le projet de PMCA respecte en effet les cinq objectifs centraux (cf. annexe 2, p. 74):

- Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les modes de transports moins polluants et plus économes en pétrole ;
- Encourager un développement durable des territoires ;
- Améliorer la desserte et la traversée des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- Promouvoir l'accès à la mobilité ;
- Soutenir la recherche et/ou le déploiement de solutions de mobilité durable innovantes.

Le projet de PMCA propose une desserte orientée sur les quartiers prioritaires de la politique de la Ville.

Des objectifs apparaissent comme des fils conducteurs aux trois appels à projets comme le report modal, le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville, la soutenabilité financière du projet. Pour autant, les objectifs au fur et à mesure des appels à projets ont aussi évolué, révélateurs et illustrateurs d'une évolution des orientations nationales. En effet, on remarque que le 1^{er} appel à projets invitait à un effort de structuration et de valorisation du réseau de transports en commun au regard des autres modes de déplacement. Le 2^{ème} appel à projets introduisait le souci de recherche d'une cohérence entre les stratégies urbaines et le développement des réseaux de transports collectifs (densification, urbanisation, projets globaux retenus au titre de la démarche Ecocités). Le 3^{ème} appel à projets ouvre quant à lui la porte aux « projets innovants de mobilité durable » soit des investissements concourants à :

- l'amélioration de la performance du système de transport ;
- l'information multimodale ;
- un objectif de report modal et/ou de développement de la mobilité durable particulièrement remarquable.
-

La « mobilité durable » s'affiche donc comme une orientation nationale nouvelle, qui d'ailleurs va peut-être s'affirmer avec la création possible des « autorités organisatrices de la mobilité urbaine » (AOMD)

en remplacement des AOTU, objet du vote d'un amendement par le Sénat en juin 2013. Or, la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée ne présente pas de projets précisément là-dessus. En effet, l'analyse du compte-rendu de la réunion de présentation menée par le GART⁷ et la DGITM⁸ le 29 mai 2013 avec certaines agglomérations a notamment explicité qu'une fraction bien que « minoritaire » de l'enveloppe de 450 millions d'euros serait destinée aux projets innovants de mobilité durable : « la dimension innovante et la manière dont le projet répond aux objectifs de l'appel à projets est primordiale » selon les propos du GART lors de la réunion. Aussi, le projet présenté par Perpignan Méditerranée ne semble pas répondre à ces aspects. En effet, le projet de RHNS s'inscrit davantage dans la continuité du 1^{er} appel à projets et vise à structurer le réseau autour de lignes de BHNS sur des axes de déplacements majeurs, en cohérence avec l'urbanisation de la ville de Perpignan et en s'attachant aux habitants du nord-est, nord-ouest, sud à court terme et ouest à long terme au travers de ses projets de parc-relais (cf. partie 2.2 : figure 8). En revanche, à terme, le projet comporterait un volet innovant à terme à travers l'aire de covoiturage au niveau de l'autoroute, mais cette dernière n'est pas chiffrée dans le projet présenté à l'Etat. Elle est de fait présentée comme un projet sur le long terme dont la réalisation est déterminée par les projections faites en termes de population et de développement économique. Par ailleurs, à court terme, la part innovante du projet par rapport au 1^{er} appel à projets est la création de micro-poches de stationnement⁹, qui doivent encourager le report modal sur tout le linéaire des lignes BHNS en projet. C'est là une ambition forte du projet. Une place importante est aussi accordée au vélo dans ce nouvel appel à projets TCSP. Or, le projet de PMCA ne met pas l'accent sur le vélo, si ce n'est en proposant des stations-vélos aux arrêts des lignes de BHNS en projet.

En somme, le projet de RHNS apparaît en adéquation avec les objectifs du nouvel appel à projets TCSP et présente quelques ambitions nouvelles innovantes par rapport à la réponse au 1^{er} appel à projets avec notamment l'expérimentation de micro-poches de stationnement tout le long de son tracé. Si l'historique du projet de la ligne nord-sud questionne le portage politique, les objectifs du projet apparaissent en cohérence avec la politique de transports publics menés par l'agglomération, ce qui n'en fait pas de ce projet un simple dérivé des orientations nationales.

Il semble essentiel de s'interroger plus précisément sur la cohérence du projet avec le projet de territoire de l'agglomération, élément qui pourrait assurer la réalisation du projet non pas à court terme, faute de

⁷ Groupements des Autorités Organisatrices de Transports.

⁸ Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

⁹ Il s'agit simplement d'officialiser et d'organiser une pratique préexistante à savoir, stationner son véhicule à proximité d'un arrêt de bus pour ensuite emprunter le réseau. Ni clôture, ni gardiennage, ni éclairage public, etc., l'investissement se limite à la création de quelques emplacements de stationnement à proximité immédiate d'arrêts de bus biens desservis. Aussi simples à créer soient-elles, ces micro-poches nécessitent toutefois, pour fonctionner, d'être positionnées sur des secteurs ou elles ne risquent pas d'être vampirisées par les riverains, les usagers des commerces, etc. En outre, leurs succès réside dans le fait qu'elles puissent être créées en nombre tout au long des itinéraires empruntés par les lignes fortes du réseau.

portage politique et notamment dans l'éventualité d'une absence de soutien de l'Etat, mais à long terme.

1.2. UN PROJET INTEGRE AU PROJET DE TERRITOIRE DE PERPIGNAN MEDITERRANEE ?

Si l'intérêt des élus de l'agglomération Perpignan Méditerranée est manifeste du fait qu'ils ont présenté un projet TCSP à l'Etat, quelle en est la teneur ? Est-ce un projet d'intérêt financier ou réellement structurant pour le territoire ?

Il apparaît intéressant de vérifier si le projet s'insère dans une logique de territoire semble opportun. Bien qu'une première analyse de la politique de l'AOTU (cf. partie 1.1.1.) ait permis de constater leur cohérence avec les ambitions du projet de RHNS, une mise en parallèle avec plusieurs documents de planifications (PDU, SCoT, SDAT ...etc.) devrait permettre de démontrer si ce projet est ou non intégré au projet de territoire de l'agglomération Perpignan Méditerranée.

Il s'agira alors d'étudier :

- les stratégies urbaines et de mobilité : le SCoT Plaine du Roussillon, le PLU de la Ville de Perpignan, le PDU 1 (le PDU 2 n'étant pas à ce jour réalisé) ;
- les politiques de la ville et de la cohésion sociale avec le PLH et le SDAT notamment ;
- et enfin les ambitions environnementales sur la base de l'Agenda 21, du PCET mais aussi des préconisations formulées par le Conseil de Suivi Environnemental (CSE).

Ce parti-pris d'analyse a été fait en relation avec les objectifs de l'appel à projets qui s'attache dans son cahier des charges à ces trois dynamiques.

1.2.1. UN RESULTAT DES STRATEGIES URBAINES ET DE MOBILITE ...

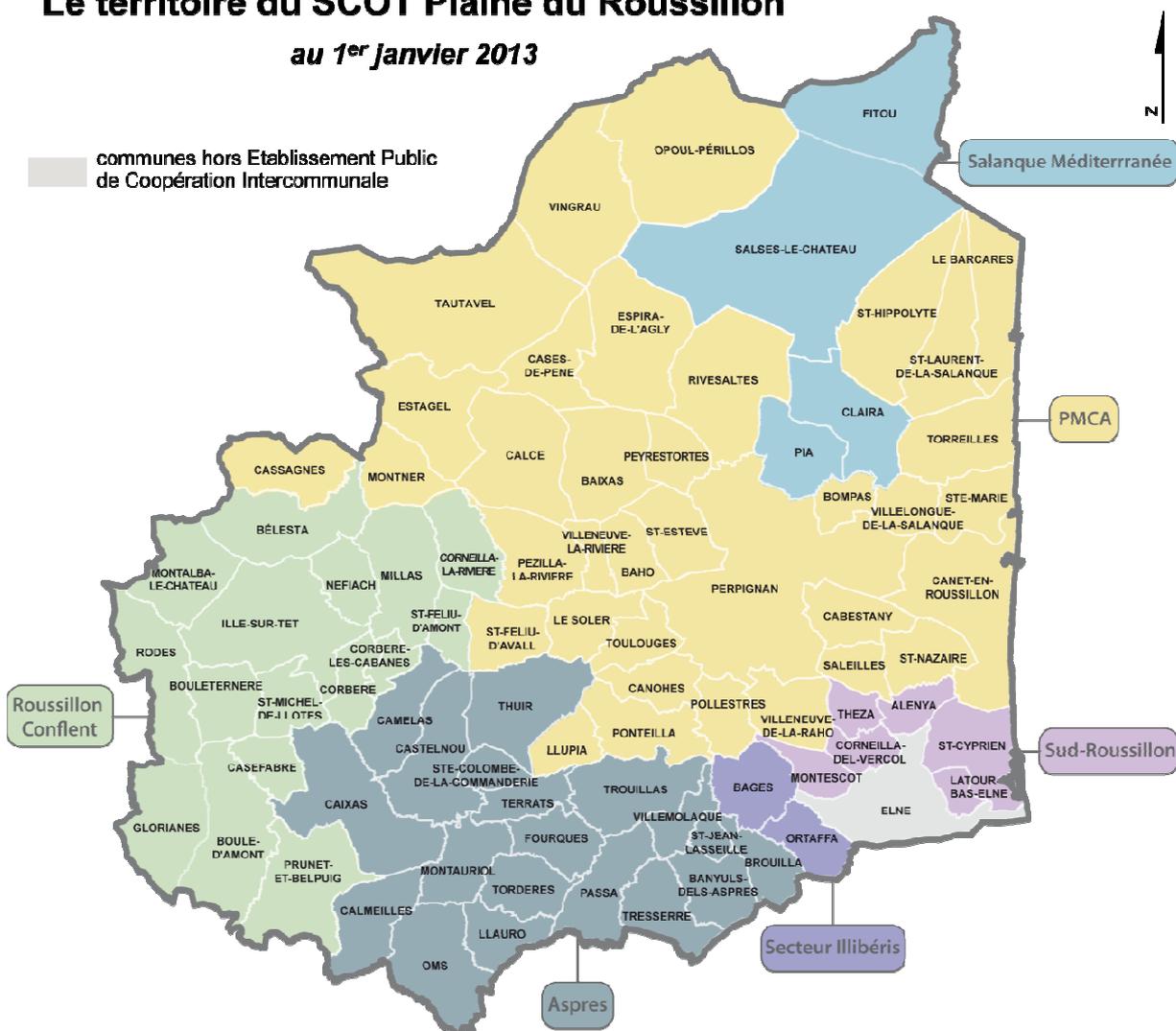
Pour quelles raisons peut-on considérer que le projet de RHNS est le résultat des stratégies urbaines et de mobilité ?

1.2.1.1. UNE REPOSE AU DEVELOPPEMENT DE LA VILLE PONT SUR L'ARC MEDITERRANEEN...

Par son projet de Réseau à Haut Niveau de Service, PMCA s'applique à définir un réseau multimodal efficient en cohérence avec le 3ème objectif de son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la Plaine du Roussillon (cf. figure 3), qui s'impose par un rapport de comptabilité au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Perpignan.

Le territoire du SCOT Plaine du Roussillon

au 1^{er} janvier 2013



Sources : IGN BD Topo © 2011 AURCA 2013 - Réalisation: AURCA/Janvier 2013. Tous droits réservés.



FIGURE 3 - LE TERRITOIRE DU SCOT PLAINE DU ROUSSILLON - SOURCE : [HTTP://WWW.SCOT-ROUSSILLON.COM/CARTES/PERIMETRESCOT.PNG](http://www.scot-roussillon.com/cartes/perimetrescot.png)

Le PLU de la Ville de Perpignan, approuvé en décembre 2007 et modifié en juin 2012, s'organise autour de trois objectifs fédérateurs qui doivent guider la politique de la Ville pour les dix prochaines années :

- Conforter la place de la ville centre dans l'agglomération ;
- Créer de nouvelles solidarités urbaines ;
- Préserver l'environnement et la qualité des paysages.

Le projet de PMCA s'accorde avec ces objectifs qui, dans leurs grandes lignes, promeuvent le développement de l'intermodalité et des modes de déplacement doux, l'utilisation des transports collectifs, l'amélioration globale de l'accessibilité pour maintenir et renforcer la vocation commerciale du centre-ville.

De plus, il vient conforter précisément les orientations d'aménagement du PLU qui identifie quatre grands secteurs d'enjeux : est, sud-est, sud et sud-ouest. Le secteur Est comprend le chemin de la Roseraie, tronçon et terminus de l'itinéraire de la ligne bus-tram est-ouest en projet. Deux objectifs y sont notamment rattachés et sont en pleine adéquation avec les ambitions soulevées par le projet de PMCA :

- Prévoir le désenclavement et la desserte principale de la zone depuis un axe primaire structurant, faisant la jonction entre le chemin de la Roseraie et la route de Canet ;
- Améliorer ou aménager des intersections pour les circulations douces.

Arrêté le 24 janvier 2013, le DOO est la déclinaison règlementaire du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), expression politique du projet de territoire défini par les élus. Composé de dispositions prescriptives, il décline les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il vise de la sorte à soutenir les trois ambitions du PADD :

- Concilier l'accueil de nouvelles populations et la qualité de vie ;
- Impulser un nouveau rayonnement du Roussillon ;
- Replacer l'environnement au cœur de nos pratiques.

Selon les articles L. 122-1-5 al.6 et L.122-1-8, le DOO définit :

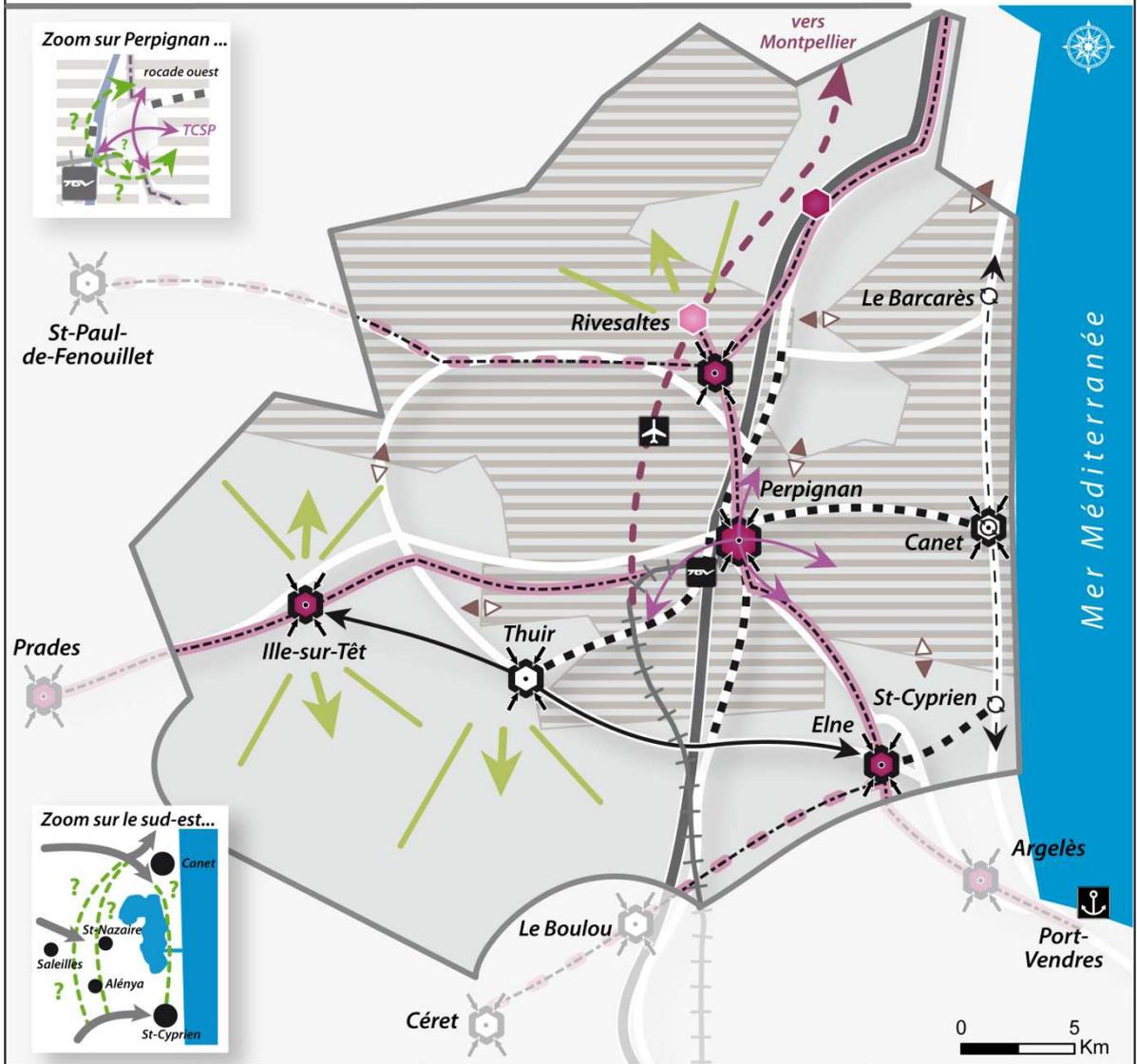
- Les grands projets d'équipements et de services ;
- Les grandes orientations de la politique des transports et de déplacement ;
- Les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

La communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée a mobilisé et s'est appropriée ces ressources et ces grandes lignes stratégiques dans le cadre de la conception de son projet.

En référence à l'axe « Définir un réseau multimodal efficient » du DOO, son Réseau à Haut Niveau de Service constitue un maillon central dans la mise en place d'un schéma multimodal de déplacements à l'échelle du grand bassin de vie de la plaine roussillonnaise, incluant l'aire métropolitaine de PMCA. Il vient renforcer l'accessibilité numérique du territoire, en déployant les systèmes d'informations voyageurs en temps réel. Il forme une offre structurante en transport collectif routier complémentaire à l'offre ferroviaire puisqu'il optimise la desserte du pôle d'échanges multimodal du « Centre del món » de la gare par une ligne de bus-tram en correspondance avec des lignes express et à haut niveau de service. Il permettra ainsi aux habitants de l'agglomération d'accéder aisément à la gare, où s'arrêtera le TGV Perpignan-Barcelone à partir d'octobre 2013. Ce projet induit l'aménagement de sites propres dédiés aux bus et aux vélos. Volonté manifeste dans le DOO, il est ainsi l'occasion pour l'AOTU d'opérer de concert avec les gestionnaires de voiries (Ville de Perpignan et Conseil Général) pour garantir une bonne gestion des déplacements.

Le projet de PMCA est de plus l'accomplissement de l'axe C.5 du DOO. Il est en effet le levier de l'amélioration du réseau de transports collectifs dans le cœur d'agglomération. Il adopte clairement le schéma du DOO d'un réseau de TCSP en « croix » avec deux lignes de BHNS nord-sud et est-ouest (cf. figure 4), croisant les principes de desserte performante des générateurs de flux et d'habitat dense, d'intermodalité (via les parcs relais notamment), d'accessibilité aux modes doux, d'articulation avec des lignes express.

Réinventer un système de déplacement plurimodal appuyé sur l'armature multipolaire



<p>Revaloriser le potentiel de l'étoile ferroviaire catalane</p> <ul style="list-style-type: none"> --- réseau ferré ++ LGV existante - - - LGV projetée ● gare voyageurs en service ● gare ou halte TGV projetée <p><i>Liaison ferroviaire avec nouvelles haltes potentielles ...</i></p> <ul style="list-style-type: none"> --- à optimiser --- à réutiliser 	<p>Définir des axes interurbains de transports en commun routiers structurants</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ routes principales — autoroute ■ liaison express à promouvoir avec parcs relais à implanter ● rabattement principal tous modes vers ville-centre et pôles d'équilibre ↔ liaison TC transversale à étudier 	<p>Renforcer la performance des transports en commun dans le cœur d'agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ créer une croix de TCSP <p>Bâtir une offre de transports en commun littorale</p> <ul style="list-style-type: none"> ↔ navette littorale saisonnière ○ offre saisonnière littorale dans les stations <p>Renforcer la complémentarité entre réseaux de transports en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> ▨ réseau urbain ◁▷ interface entre Autorités Organisatrices de Transports 	<p>Développer et améliorer l'accessibilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ✈ aéroport 🚉 gare TGV ⚓ port ↔ dessertes des massifs et territoires ruraux ▭ périmètre du SCOT
--	---	---	--



Sources : IGN-BD Topo©2011, AURCA 2013. Réalisation : AURCA/janvier 2013. Tous droits réservés.



FIGURE 4 : SCHEMA DIRECTEUR DE L'AXE C.5 DU DOO DU SCOT PLAINE DU ROUSSILLON (SOURCE : SCOT 2012)

Au travers de son projet, la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée met en réseau trois pôles d'échanges inscrits dans le DOO à l'axe C.6 : St-Estève, Palais des Expositions et Mas Roma. Dans sa définition à long terme de l'itinéraire de la ligne bus-tram est-ouest, en accord avec le DOO, PMCA affirme son souhait de structurer et sécuriser l'aire de covoiturage au niveau de la sortie Perpignan-sud de l'A9 et créer un nouveau parc relais. En proposant un itinéraire sur le long terme desservant des espaces non urbanisés, ouverts à l'urbanisation, elle laisse la porte ouverte à des réflexions nouvelles dans le département pour la mise en place d'un contrat d'axe afin d'articuler durablement urbanisme et mobilité.

Enfin, par rapport à l'axe stratégique C.7 « Organiser les modes doux de déplacement », le projet de PMCA vient conforter l'utilisation des modes doux par une offre de stationnement à proximité des stations et l'aménagement de voies mixtes bus et vélos.

En somme, le projet de PMCA s'inscrit profondément dans le respect du DOO du SCoT de la Plaine du Roussillon et dans sa mise en œuvre, et demeure cohérent avec le PLU de la Ville de Perpignan. Le RHNS de PMCA répond donc aux enjeux urbains et de mobilité identifiés dans la ville de Perpignan de manière intégrée et cohérente aux besoins de la Plaine du Roussillon. Il vient ainsi structurer le développement engageant du premier maillon de la ligne à grande vitesse Barcelone-Perpignan-Montpellier sur l'Eurocorridor méditerranéen.

1.2.1.2. EN APPLICATION DES ORIENTATIONS LIEES AUX DEPLACEMENTS ET AUX TRANSPORTS

Par son projet de RHNS, l'AOTU de Perpignan Méditerranée s'inscrit dans la continuité de ses huit objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU)¹⁰, établi par l'intercommunalité pour la période 2006 – 2012 et dont l'évaluation va être engagée.

En lien avec le 1^{er} objectif du PDU, le RHNS a vocation en effet à rapprocher les politiques d'urbanisation et de déplacements : l'augmentation qualitative et quantitative de transports publics, initiée par les deux nouvelles lignes de bus-tram est-ouest et express en projet, favorise les changements d'usage et l'installation d'activités. Elles concourent à l'amélioration de l'accessibilité aux grands équipements par la desserte du cœur économique de l'agglomération.

Développer les transports collectifs est le 2^{ème} objectif du PDU, largement repris par les deux projets de lignes nouvelles et le redressement de la ligne nord-sud de bus-tram, qui viennent accroître et structurer l'offre de transports sur le bassin de vie de Perpignan. Le RHNS devrait en effet représenter d'ici à 2020 : près de 2 300 kilomètres globaux supplémentaires.

Poursuivie par les objectifs 3, 4 et 5 du PDU, le projet de PMCA relève d'une recherche de performance environnementale par :

- Le développement de l'intermodalité : parcs-relais, desserte du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare, aire de covoiturage, stations vélos... ;

¹⁰ La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 a rendu obligatoire l'instauration dans les villes de plus de 100 000 habitants d'un PDU qui vise la réduction de l'usage de la voiture particulière au profit des transports publics, de la marche et du vélo.

- La promotion de modes doux : couloirs mixtes vélos et bus, aménagements de stationnements de vélos à proximité des stations ... ;
- La maîtrise des déplacements automobiles : parcs relais, contraintes en entrée de ville par la réduction des voies automobiles au profit des voies bus

Aussi, le projet de la communauté d'agglomération va au-delà des objectifs du PDU et anticipe sa révision dans la mesure où il poursuit des objectifs communs au PDU, comme « faire évoluer les comportements » en se distinguant des actions déjà déployées. Il est en effet un appui prometteur au management de la mobilité par l'AOTU dans un territoire où l'usage de la voiture particulière, même auprès des populations peu aisées, est de mise. PMCA s'emploie au travers de son RHNS, à optimiser et rendre attractif son offre de transports collectifs, à « déringardiser » l'usage du bus dans l'agglomération.

La communauté d'agglomération affiche clairement dans son projet de Réseau à Haut Niveau de Service ses différentes convictions en matière de politiques de déplacements, qui commandent le Contrat de Délégation de Services Publics de PMCA à l'horizon 2020. Le RHNS apparaît comme le résultat des stratégies urbaines et de mobilité.

1.2.2. ... ASSOCIE A LA POLITIQUE DE LA VILLE ET DE LA COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE ...

Quels sont les objectifs du projet de RHNS en ce qui concerne la politique de la Ville et de la cohésion sociale et territoriale ?

1.2.2.1. PROVOQUER LE DESENCLAVEMENT DES QUARTIERS PRIORITAIRES

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de Transports Urbains, PMCA est soucieuse d'accompagner les politiques urbaines et sociales à l'œuvre depuis plusieurs années sur Perpignan. Le cumul des multiples zonages depuis l'origine de la politique de la Ville, atteste de l'importance des besoins sociaux et urbains à prendre en considération à Perpignan.

Si la part des ménages sous le seuil de pauvreté sur le territoire de PMCA est de 18 %¹¹, soit déjà 6,5 points de plus qu'au niveau national, la situation est d'autant plus critique sur la ville de Perpignan : la part des ménages sous le seuil de pauvreté y atteint 32 %. Le positionnement de Perpignan à partir de critères de précarité (bas revenu, CMU) montre que la ville dans son ensemble connaît la situation la plus critique au niveau régional¹².

Le RHNS imaginé et porté par PMCA, vise d'une part à couvrir au mieux les besoins de déplacements de l'ensemble de Perpignan, avec deux lignes structurantes de bus-tram nord-sud et est-ouest, en adéquation avec l'urbanisation en croix de la ville. Il considère également les besoins de déplacements du reste de l'agglomération au travers de sa ligne express, ses quatre parcs relais, son

¹¹ Données issues du PLH 2013 – 2018.

¹² Données INSEE 2009.

aire de covoiturage et ses micro-poches de stationnement. Cette couverture territoriale des besoins de déplacements, par les lignes de bus-tram, fait de ce projet de RHNS un pilier de la mise en œuvre du Plan Local de l'Habitat 2013-2018.

Le PLH, qui dresse le portrait des besoins actuels et futurs des habitants en matière de logements, s'axe sur le développement durable du territoire de PMCA et la préservation du lien social. Par le RHNS, l'AOT entreprend d'accompagner la mise en œuvre du PLH et des projets d'habitat associés. La ligne est-ouest en projet prévoit en effet la desserte de 1 750 logements livrés en 2014 et inscrits dans le PLH.

De plus, les itinéraires des lignes de bus-tram en projet et existante du RHNS ont été choisis afin de renforcer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la Ville issus des politiques locales et nationales. Ainsi, il dessert ainsi trois quartiers en Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS)¹³ et deux Zones Urbaines Sensibles (ZUS) de priorité 1, situées dans le périmètre du PNRU I (Programme National de Rénovation Urbaine). Un total de 4 600 habitants de quartiers en CUCS et de près de 18 700 habitants en ZUS (INSEE, 2009) bénéficient donc du projet de PMCA. Ainsi, près de 90 % de la population perpignanaise des quartiers prioritaires va être desservie par des lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

De la sorte, PMCA s'efforce de pallier durablement les besoins sociaux et urbains déclinés dans son PLH à l'horizon 2018. Elle considère l'ensemble de Perpignan et son agglomération, tout en ciblant les quartiers issus du découpage de la politique de la Ville en accord avec les stratégies urbaines et sociales.

1.2.2.2. PROMOUVOIR L'ACCES A LA MOBILITE POUR TOUS

Le souci de PMCA de permettre et de faciliter l'accès à la mobilité pour tous s'illustre par la mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite des lignes de bus-tram, ainsi que le déploiement systématique de nouveaux services à la mobilité, qui confortent la complémentarité entre les différents modes de déplacement.

Outre l'aménagement des stations (bandes « podotactiles », rampe d'accès, guidage chasse-roue...), de nouveaux services doivent en effet être proposés (informations en temps réel, bornes de distribution de titres de transport ...). Les véhicules sur les lignes de bus-tram ont été choisis pour allier accessibilité et confort auprès des usagers. La multimodalité et l'intermodalité sont aussi au cœur du projet de RHNS avec la création de couloirs mixtes bus et vélo, de micro-poches de stationnement, de stations « BIP ! » aux arrêts ou encore la desserte de parcs relais, d'une aire de covoiturage et du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de Perpignan. La communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée recherche ainsi à garantir l'accès pour tous à la mobilité.

De plus, le projet de RHNS de PMCA est en adéquation avec les orientations stratégiques de son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports (SDAT) qui a pour but « d'apporter une meilleure qualité de service pour l'ensemble des usagers, au premier rang desquels les personnes en situation de

¹³ Le CUCS a été signé pour la période 2007 – 2009 et prolongé par avenant pour la période 2011 – 2014.

handicap »¹⁴. Présenté en juillet à la Commission Transports, soumis à la Commission consultative le 5 septembre et à la Commission délibérative le 3 octobre 2013, le SDAT propose un plan d'actions élaboré en concertation avec les associations de PMR¹⁵ et en conformité avec les PAVE¹⁶ existants sur les communes de l'agglomération. Il prévoit notamment l'accessibilité des points d'arrêts (et notamment les arrêts sur les lignes à haut niveau de service), l'accessibilité du matériel roulant et l'information aux voyageurs. Par le développement de son RHNS, l'AOT perpignanaise intègre donc et anticipe la mise en œuvre du SDAT à l'horizon 2015, en accord avec la Loi de février 2005.

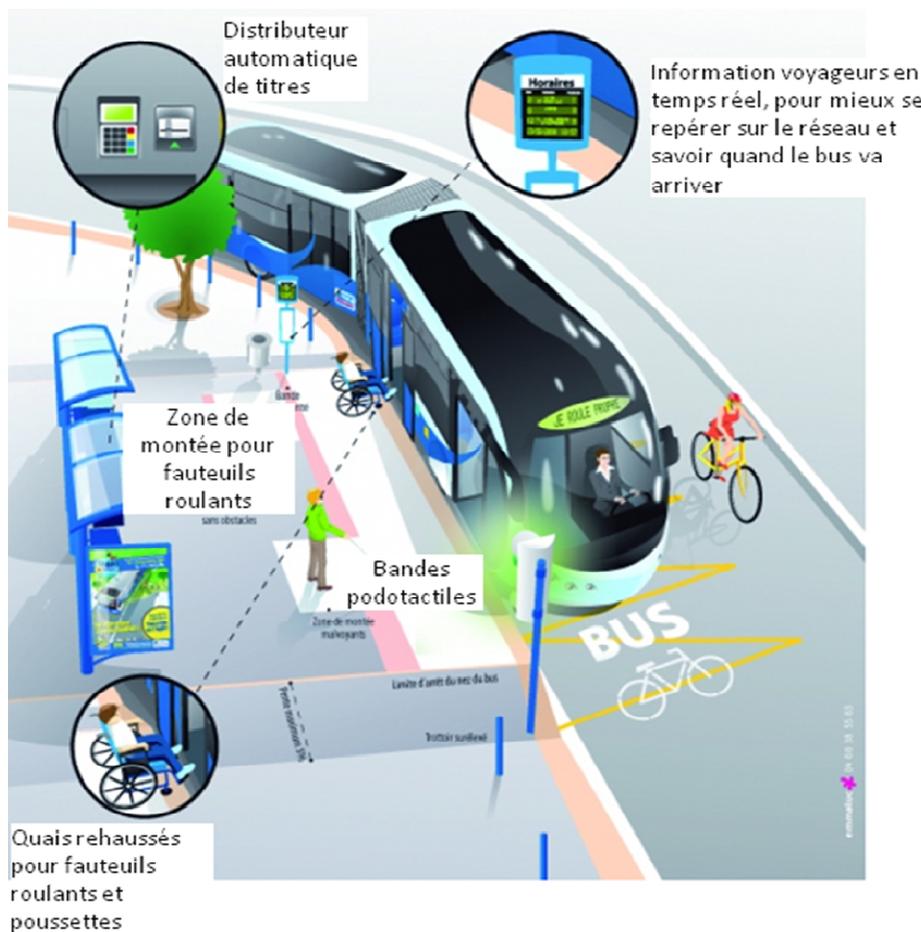


FIGURE 5 : PROJET D'AMENAGEMENT TYPE DES STATIONS SUR LES ITINERAIRES DES LIGNES DE BUS-TRAM (SOURCE : SDAT, 2013)

Par ailleurs, le projet de RHNS de Perpignan se veut cohérent avec les politiques de cohésion sociale et territoriale. Il s'inscrit en effet dans la continuité des tarifs sociaux pratiqués sur le réseau à destination des personnes âgées, des PMR, familles nombreuses ou encore des étudiants, et encadrés par le contrat de Délégation de Service Public 2012 - 2020 (DSP).

Enfin, PMCA a conçu son Réseau à Haut Niveau de Service pour permettre, faciliter et anticiper les déplacements de ses habitants et notamment les plus démunis, en cohérence avec son SDAT et

¹⁴ Référence à la présentation du SDAT à la Commission Transports le 9 juillet 2013.

¹⁵ Personnes à Mobilité Réduite.

¹⁶ Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

moyennant sa tarification sociale encadrée par le contrat de DSP. Par la promotion concomitante de l'intermodalité et la multimodalité, elle s'emploie à accroître la desserte des quartiers prioritaires et à favoriser les déplacements autonomes de tous.

1.2.3. ... EN REPONSE AUX AMBITIONS ENVIRONNEMENTALES ?

Pourquoi considérer que le projet de RHNS est une réponse appropriée aux ambitions environnementales comme ce qui est indiqué dans le dossier de réponse à l'appel à projets TCSP ?

1.2.3.1. UN PROJET AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DE PMCA ET DE PERPIGNAN ...

Le développement d'un Réseau de Bus à Haut Niveau de Service (RHNS) sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération (PMCA) s'impose comme une action transversale et cohérente avec les stratégies environnementales développées à l'échelle de l'agglomération. Ce sont le Plan Climat Energie Territorial (PCET) et l'Agenda 21 qui spécifient les ambitions de cette dernière en matière de développement durable à l'horizon 2020. Ils retranscrivent et concilient les enjeux locaux et les objectifs partagés aux niveaux régional et national.

L'Agenda 21 constitue le document de centralisation et de mise en cohérence pour l'intégration du développement durable dans l'ensemble des politiques et actions de Perpignan Méditerranée. Il consiste en une stratégie territoriale déclinée dans un programme d'actions qui assurent la cohérence avec les grands projets territoriaux.

En lien avec les finalités nationales¹⁷, le programme d'actions de l'Agenda 21 « Archipel durable » définit quatre axes stratégiques. Les enjeux relatifs au développement d'un RHNS sont représentés et soutenus dans l'axe stratégique 1 « Préparer l'avenir avec l'archipel durable ». L'objectif associé, « Assurer la mobilité pour tous », vise la conception d'un maillage efficace entre les différents îlots urbains de l'Archipel ; il renvoie donc à l'idée de réseau de transports.

Deux sous-objectifs y sont rapportés :

- « Renforcer l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle » ;
- « Accompagner le développement de la mobilité durable ».

En accord avec ces objectifs, le projet de RHNS de PMCA entend être un projet structurant en faveur du développement de la mobilité durable au niveau du territoire avec des véhicules hybrides moins polluants en centre-ville. Il propose d'une part une offre de transport en commun compétitive face à la voiture individuelle avec des temps de parcours améliorés (de 12 % pour la ligne est-ouest par rapport à la ligne existante). D'autre part, il vise à avantager les vélos par l'équipement de stations « BIP ! » et de stationnements dédiés aux arrêts des lignes de bus-tram.

De plus, l'axe stratégique 3 « Être pionnier sur les enjeux environnementaux méditerranéens » est décomposé en objectifs parmi lesquels « améliorer la qualité de vie face aux nuisances et pollutions ». Le projet de RHNS est justement conçu pour provoquer le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun, de sorte à réduire les nuisances sonores liées à la circulation automobile,

¹⁷ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-cadre-de-referenc>

particulièrement dense en cœur d'agglomération. Le projet de RHNS apparaît donc comme un projet cohérent, d'exécution des objectifs de l'Agenda 21 « Archipel durable ».

A ce sujet, le PCET de PMCA et de la Ville de Perpignan est issu d'une démarche volontaire de lutte contre le changement climatique, anticipée par rapport à la réglementation du Grenelle de l'Environnement. A travers leur PCET, les deux collectivités s'engagent à réduire de 6,4 % leurs émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

La stratégie du PCET de Perpignan Méditerranée et de Perpignan couvre les trois périmètres préconisés par le législateur dont le périmètre externe optionnel rattaché aux activités du territoire, dans lequel sont considérés les déplacements de personnes. En 2010, le transport de personnes représente 24 % des émissions de GES du territoire de PMCA en tonnes équivalent CO₂ (en valeur relative). C'est le premier poste d'émission, appelé d'ailleurs à augmenter et 60 % de ces émissions sont liées aux déplacements des résidents.

De ce diagnostic ressort l'objectif stratégique qui appelle à « se déplacer autrement » décliné en plusieurs sous-objectifs dont premièrement, « développer une offre de transports publics performante pour peser sur le report modal ».

Le projet de RHNS de PMCA concourt justement à accroître l'attractivité du réseau par le déploiement d'une offre de BHNS, et simultanément à encourager le report modal des autosolistes vers des transports en commun ergonomiques. Il invite ainsi à la sobriété et efficacité énergétiques ainsi qu'à une évolution responsable des comportements.

Un autre sous-objectif est « organiser les mobilités, proposer de nouveaux services, faciliter et encourager la multimodalité ». Le projet de RHNS met précisément l'accent sur les mobilités alternatives avec des équipements destinés aux vélos. Le projet contribue de cette façon à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, par le développement de l'usage des modes de déplacements actifs. Cela doit permettre d'anticiper et de contrer la vulnérabilité énergétique des ménages associée à l'augmentation projetée du prix des énergies fossiles.

Le projet de RHNS de PMCA s'affirme donc en tant que démarche territoriale au service de la transition énergétique, en cohérence avec le Plan Climat Energie Territorial (PCET) 2012-2017 de Perpignan Méditerranée et de Perpignan. Le projet se veut exemplaire et pilote à l'échelle de l'agglomération au regard des préconisations environnementales du PCET et de l'Agenda 21 « Archipel durable ».

1.2.3.2. ... APPROPRIE PAR LES HABITANTS

Le projet de PMCA, qui vise à développer un Réseau à Haut Niveau de Service, intègre et s'approprie les préoccupations associées au développement durable et formulées par les habitants de l'agglomération de Perpignan.

Les stratégies précisées dans le PCET et l'Agenda 21 ont été construites avec la participation de la société civile au travers notamment du Conseil de Suivi et d'Evaluation (CSE). Ce dispositif de gouvernance, unique en France, a été créé en 2010. Composé de 30 spécialistes bénévoles, il assure le suivi et l'évaluation de l'avancée des politiques de développement durable de PMCA et de la ville de Perpignan.

Suite à la signature avec l'Etat en 2008 de la première convention cadre « Grenelle 2015 », le CSE a publié en 2011 « 116 préconisations citoyennes et perspectives horizon 2012 – 2015 ».

Ces préconisations recouvrent six grands thèmes identifiés par le plan d'actions « Grenelle 2015, Archipel durable » dont « Mobilité durable ». Dans cet axe, le CSE encourage à « diminuer de manière conséquente la part de l'automobile individuelle dans les déplacements et réduire les émissions de CO₂ pour rendre la ville (et la vie !) plus saine et plus conviviale ».

Il énonce pour cela 22 préconisations qui s'appuient d'une part, sur l'idée que le bus est le moyen de transport en commun à privilégier dans la ville et dans l'agglomération, et d'autre part, sur deux objectifs du Grenelle 2015 :

- Créer un axe structurant de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
- Améliorer les performances environnementales du parc de véhicules de transports publics.

Le projet de développement de deux nouvelles lignes de bus-tram sur l'agglomération de Perpignan viennent soutenir ces préconisations avec la création de couloirs bus dédiés, l'acquisition de matériel roulant performant ou encore l'incitation au report modal de la voiture particulière vers les transports en commun.

De plus, le vélo est promu, dans la thématique « Mobilité durable », comme la solution écologique pour les déplacements urbains. Le CSE s'accorde, au travers de 10 préconisations, sur le besoin d' « en finir avec le « tout-automobile » en cœur de ville et] de [favoriser les modes de transport doux et les zones de rencontre ». Il se rattache à l'objectif du Grenelle 2015 qui consiste à mettre en place une offre d'infrastructures et d'équipements piétons et cyclables de qualité.

Le développement d'un Réseau à Haut Niveau de Service implique, dans la continuité de la ligne de bus-tram nord-sud existante, de créer des couloirs de circulation bus partagés avec les vélos. *A fortiori*, les stations réhabilitées et créées dans le cadre de l'opération, doivent être équipées de stationnement pour les vélos et de stations « BIP !¹⁸ » dans le but poursuivi par PMCA de favoriser la multimodalité et l'intermodalité.

Ainsi, les préoccupations des habitants de l'agglomération de Perpignan, explicitées par l'expertise du CSE, sont distinguées et portées par le projet du développement d'un Réseau à Haut Niveau de Service par PMCA.

En somme, ce projet semble intégré au projet de territoire de l'agglomération Perpignan Méditerranée. En revanche et comme il l'a été indiqué plus haut (cf. partie 1.1.2.), la Ville de Perpignan paraît favoriser davantage la voiture individuelle que les transports collectifs, en rapport avec son refus de la mise en sens unique des boulevards de ceinture. Pour autant, la politique qu'elle mène en relation avec le stationnement, ne semble pas défavorable au projet de RHNS sinon même à l'inverse, puisqu'est prévue une extension du stationnement payant.

Pour conclure, l'étude du projet de RHNS, dont la conception a été faite dans le cadre de l'appel à projets national « Transports collectifs et mobilité durable », a été réalisé au travers d'une mise en parallèle des objectifs du projet avec les orientations locales et nationales, d'éléments factuels et des documents réglementaires de planification démontre une certaine pertinence politique.

¹⁸<http://www.bip-perpignan.fr/modulos/modulos.php?TU5fSU5GT1JNQUNJT04%3D&Mw%3D%3D&Ng%3D%3D>

Bien que sans assurance d'un portage politique fort (ayant un impact sur faisabilité) le projet apparaît en adéquation avec les orientations à la fois locales et nationales. Il ne peut donc pas être considéré comme uniquement un produit brut des objectifs de l'appel à projets national.

D'un point de vue politique, le projet ne peut donc être regardé comme une simple opportunité financière.

Sa cohérence avec les documents de planification conforte sa réalisation sur le long terme. Aussi, quant est-il sous l'angle territorial ? Est-ce une réponse adaptée aux enjeux territoriaux ?

2. ANCRAGE ET ADEQUATION TERRITORIALES DU RESEAU A HAUT NIVEAU DE SERVICE CONÇU PAR L'AGGLOMERATION PERPIGNANAISE

Après avoir précédemment analysé la cohérence du projet de RHNS de Perpignan Méditerranée sous l'angle politique, cette partie propose une réflexion sur l'adéquation entre les enjeux territoriaux et les objectifs d'un système BHNS. Elle tente aussi de qualifier le projet conçu au regard de son ancrage territorial, c'est-à-dire la qualité de la desserte.

Une première sous-partie permettra de restituer les enjeux territoriaux liés aux transports de personnes sur l'agglomération perpignanaise. Il s'agira de démontrer les avantages éventuels de structurer le réseau par des lignes de bus-tram. Une deuxième sous-partie visera à situer le potentiel de desserte des itinéraires choisis afin d'évaluer l'intérêt territorial.

2.1. LE RHNS : UN PROJET TCSP APPROPRIE AUX ENJEUX LOCAUX ?

La première question à élucider pour évaluer la pertinence territoriale du projet de RHNS est entendu son adéquation avec les enjeux territoriaux. Il s'agit ainsi dans cette partie de restituer les principaux enjeux de l'agglomération perpignanaise, qui relèvent des notions de déplacements et d'accessibilité. Une réflexion sera ainsi menée sur la capacité d'un réseau de lignes de BHNS à répondre aux enjeux identifiés.

2.1.1. UNE FREQUENTATION EN PROGRESSION, MAIS A CONFORTER

En 2012, la fréquentation a progressé de 5,9 %¹⁹ suite à la restructuration liée à la mise en place du nouveau contrat de Délégation de Service Public 2012-2019 (CFTPM, 2013). Depuis 2008, c'est 8,2 % de voyageurs supplémentaires et 40 % depuis 2005. Les résultats de ces dernières années sont positifs malgré la baisse de 2001.

Cependant, les montées entre janvier et juillet 2013 affichent une croissance « timide » de 0,8 % par rapport à 2012. Ce constat dénote une fragilité de la fréquentation, qui a d'ailleurs été visible en 2010 (cf. figure 6).

¹⁹ Le réseau scolaire affiche une hausse de fréquentation de 20.9 %.

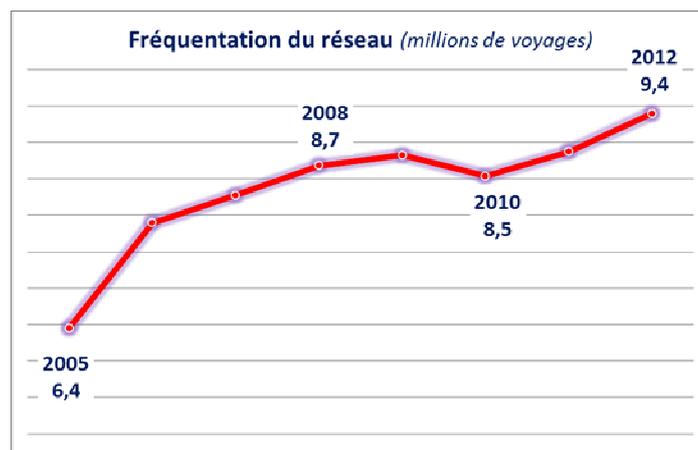


FIGURE 6: FREQUENTATION DU RESEAU (SOURCE : DIRECTION DES MOBILITES, PMCA, 2011)

De plus, le ratio voyageur par kilomètre commercial montre un écart conséquent avec la moyenne nationale : 1,32 sur le réseau de la CTPM contre 2,4 à l'échelle nationale (UTP, 2011). Les résultats de la fréquentation sont donc globalement faibles au regard du service proposé si l'on s'attache aux kilomètres commerciaux.

Ainsi, une recherche de l'amélioration du niveau de service semble être opportune pour conforter cette progression, car actuellement même les lignes structurantes (4 sur 36 lignes régulières) ont des fréquences en moyenne de 14 minutes, avec des amplitudes en semaine peu étendue : jusqu'à 21 heures en général. Pour illustrer ce fait, on peut donner l'exemple de la ligne 2 qui devrait être remplacée par l'axe est-ouest ; sa fréquence est actuellement de 20 minutes.

L'attractivité du réseau de la CTPM devrait être ainsi améliorée par le projet de RHNS. Sur la ligne ouest, la création de couloirs bus et l'équipement de carrefours traversés en système de détection, devrait permettre un gain de cinq minutes de temps de parcours par rapport à l'actuelle ligne 2 et une amélioration de 12 % de la vitesse commerciale portée à 16 km/h à court terme, contre 18,5 à long terme – échéance extension Ouest). Concernant l'itinéraire de la ligne express, un gain de quatre minutes de temps de parcours et une amélioration significative de la vitesse commerciale portée à 17 km/h malgré une part importante du trajet s'effectuant en centre-ville, sont attendus. Ainsi et depuis chacun des parcs relais, il faudra entre huit et dix minutes pour relier l'hyper centre. Ce sont là deux profils de desserte qui vont être assurés avec un haut niveau de service et vont répondre aux besoins de déplacements de l'agglomération de Perpignan, à savoir des déplacements en zone urbaine et depuis des zones périphériques résidentielles moins denses ciblées par les parcs relais.

Avec ce niveau de service et les itinéraires choisis (cf. partie 2.2.) pour ces deux nouvelles lignes TCSP, c'est près de sept millions de voyageurs supplémentaires attendus sur le réseau en 2019 (cf. partie 3.1.3). Avec de 1059 à 1910 voyages/heure/sens escomptés par ligne BHNS en projet, dans la zone de pertinence pour le choix d'un BHNS (cf. figure 7).

Capacité maximale des matériels (4 pers./m² - fréq. 3 min.) (source: Cerfu)

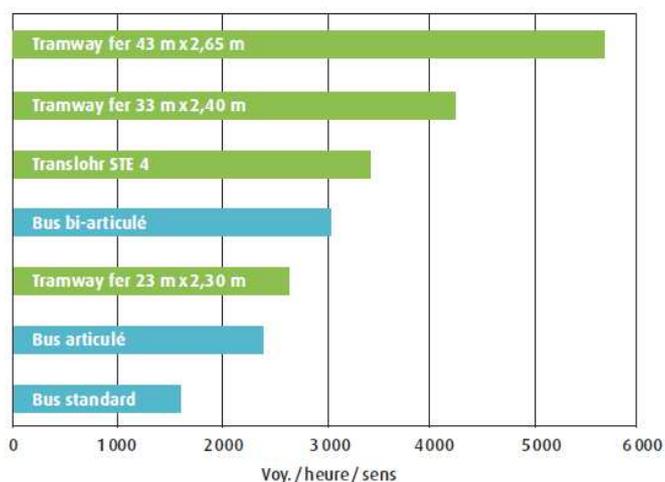


FIGURE 7 : DEFINITION DE LA PERTINENCE DU CHOIX DU SYSTEME TCSP EN FONCTION DE LA FREQUENTATION ESTIMEE (SOURCE : [HTTP://WWW.BHNS.FR/IMG/PDF/FICHE_12_PERTINENCE_TCSP-2.PDF](http://www.bhns.fr/img/pdf/fiche_12_pertinence_tcsp-2.pdf))

Le projet de RHNS répond donc premièrement de manière appropriée à la nécessité de fidélisation de la clientèle actuelle visible, outre dans l'instabilité de la fréquentation de 2009 à aujourd'hui, dans l'utilisation des titres de transport : moins de 2 % des titres utilisés sur le réseau sont des abonnements contre 5 % pour les carnets 10 voyages et 94 % pour les titres vendus à l'unité (CFTPM, 2013). Deuxièmement, ce projet accompagne un besoin de revitalisation du réseau de transports collectifs de Perpignan Méditerranée. Il s'affirme comme un système capacitaire pertinent et flexible (qui peut préfigurer un tramway comme le suppose l'emploi de la terminologie « bus-tram ») adapté à une agglomération de 257 000 habitants en plein développement urbain.

2.1.2. UN ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE CONTINU ET UNE ATTRACTIVITE ECONOMIQUE EN CONSTRUCTION

L'archipel à 36 communes accueille aujourd'hui plus de 255 000 habitants sur son territoire, soit plus de la moitié de la population départementale. Jusqu'en 2009, Perpignan Méditerranée a connu une croissance démographique deux fois supérieure à la moyenne nationale métropolitaine, expliquée par l'attractivité du cadre de vie liés notamment à la présence d'une mosaïque de paysages et d'un climat méditerranéen apprécié.

C'est le cœur d'agglomération, composé de la ville de Perpignan et de la couronne urbaine, qui a capté jusqu'à aujourd'hui près de 60 % des gains démographiques dans la plaine du Roussillon jusqu'à aujourd'hui. La couronne urbaine a vu sa croissance supportée par les villes de Baho, Le-Soler, Pollestres, St-Estève, Villelongue-de-la-Salanque, Toulouges ou encore Cabestany. Au-delà de la ville-centre, se sont justement trois de ces communes qui sont tout particulièrement visées par le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de Perpignan Méditerranée.

L'accroissement de la population de Perpignan Méditerranée se poursuit encore aujourd'hui, soutenu par un excédent naturel, mais aussi et surtout un excédent migratoire, à l'origine d'un vieillissement de

la population. L'INSEE projette pour 2020, malgré un ralentissement démographique, une hausse de 0,9 % par an de la population de l'agglomération perpignanaise, soit près de 16 500 habitants supplémentaires à l'horizon 2020. Il faut donc s'attendre à plus de 40 000 déplacements supplémentaires au sein de l'agglomération Perpignan Méditerranée.

Ces prévisions démographiques justifient une augmentation de l'offre de transports collectifs adaptée aux retraités comme aux jeunes, dans une optique nécessairement durable. On peut en effet prévoir une augmentation des déplacements : avec l'hypothèse de 2,5 déplacements par habitant par jour²⁰, c'est un minimum de 41 000 déplacements supplémentaires au sein de l'agglomération qui doivent être attendus à l'horizon 2020. Il peut d'ailleurs être envisagé davantage de déplacements si les projections de populations s'avèrent correctes, car est estimé dans le dossier de candidature à l'appel à projets, qu'un actif effectue 4,5 déplacements contre 2,5 déplacements pour un habitant.

Enfin, le projet de RHNS doit venir appuyer l'attractivité économique de l'agglomération Perpignan Méditerranée, qui est en construction : combinée à une offre Très Haut Débit performante ainsi qu'à une filière des énergies renouvelables complète et unique en France, la connexion à la grande vitesse optimisée façonne une agglomération attractive pour l'implantation des entreprises et le développement de leurs activités.

Ainsi, le projet de RHNS vient répondre à trois enjeux essentiels qu'il se réapproprie sous la forme d'objectifs :

- conforter la clientèle actuelle et la hausse de la fréquentation par une amélioration de l'attractivité ;
- anticiper l'accroissement des déplacements en offrant un service de transport capacitaire ;
- structurer le développement économique en offrant une solution de transport qualitative pour les déplacements domicile-travail notamment.

2.2. LE POTENTIEL DE DESSERTE DU RHNS : QUEL INTERET POUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMERATION ?

Cette deuxième partie vient véritablement interroger l'ancrage territorial du projet de Réseau à Haut Niveau de Service de Perpignan Méditerranée en reconsidérant sa conception faite dans le cadre de l'appel à projets TCSP, c'est-à-dire les décisions présentées et relatives à son itinéraire²¹.

²⁰ Hypothèse issue d'une Etude de l'Ecole Fédérale Polytechnique de Lausanne, mobilisée dans l'élaboration du dossier de l'appel à projets et utilisée dans la méthodologie de calcul de la part modal des transports collectifs à Perpignan et l'évaluation de la fréquentation des lignes nouvelles de bus-tram projetées.

²¹ La configuration (infrastructures) et le choix de positionnement des micro-poches de stationnement ne seront en revanche par questionnés, car je n'ai pas eu le temps de m'approprier les propositions récemment arbitrées.

Pour cela, est proposé un retour général sur l'itinéraire de la ligne nord-sud et les raisons de son redressement soumis à l'Etat dans le dossier de candidature. Suivra une description de la ligne bus-tram est-ouest et des arbitrages orchestrés sur le court et long terme, avec un détail des potentialités évaluées. La ligne express sera dépeinte en dernier lieu.

Notons qu'afin d'évaluer le potentiel de desserte des deux lignes de bus-tram nouvelles présentées à l'appel à projets, une zone tampon de 400 mètres de part et d'autre des deux lignes de bus-tram en projet a été appliquée. Le choix de cette aire de pertinence fait écho aux recommandations du CERTU dans le cadre de ce 3^{ème} appel à projets TCSP pour les projets de BHNS et aux premières applications pour évaluer le potentiel de desserte de la première ligne de bus-tram présenté lors du 1^{er} appel à projets national TCSP en 2009.

A la fois nécessaire à situer tout le projet, cette partie propose de mettre en exergue les itinéraires choisis (cf. figure 8) et les potentiels de desserte associés afin de déterminer l'intérêt des choix d'itinéraires réalisés.

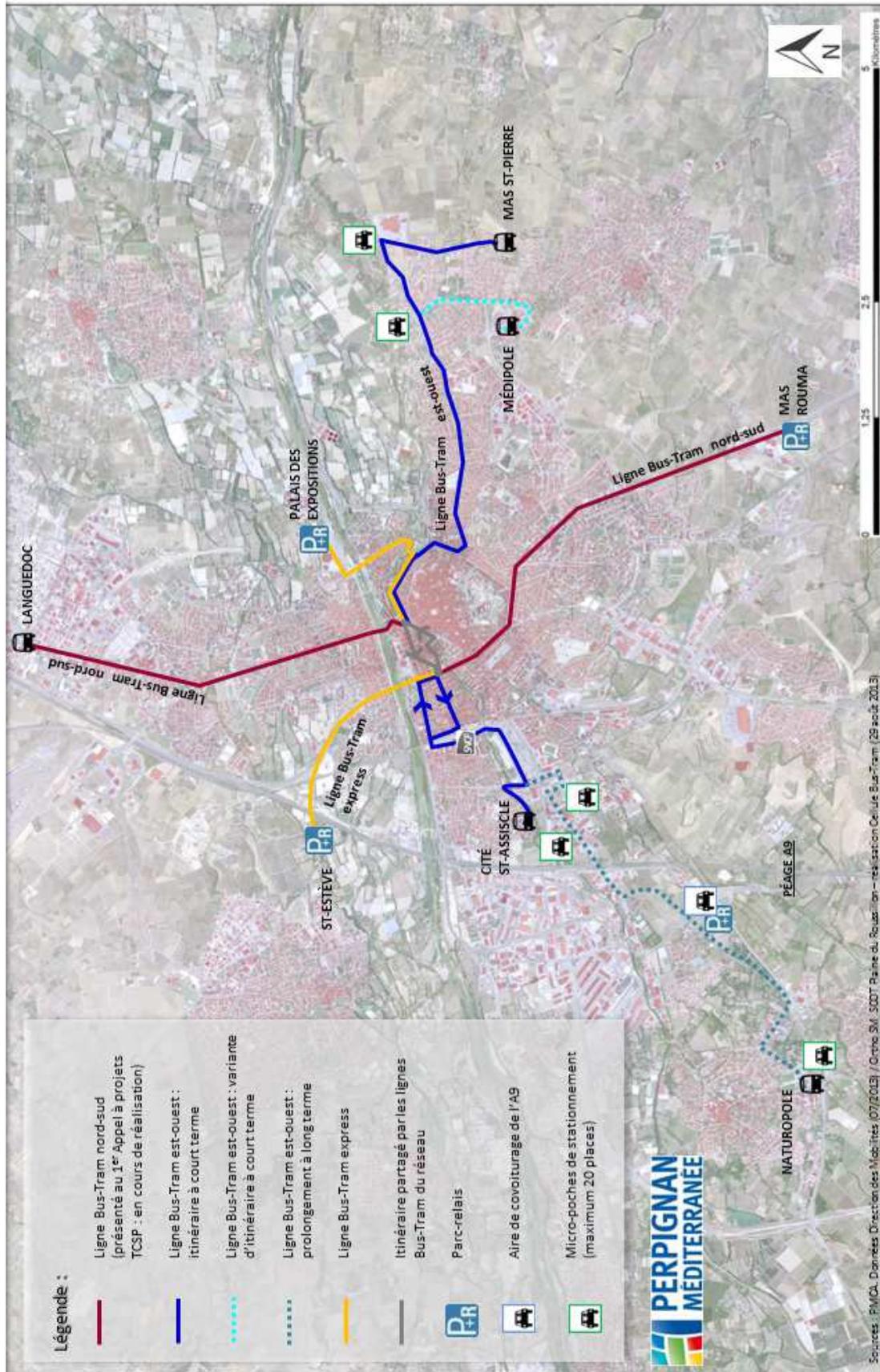


FIGURE 8: CARTE "LE PROJET DE RESEAU A HAUT NIVEAU DE SERVICE PRESENTE DANS LE CADRE DU 3EME APPEL A PROJETS TCSP PAR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PERPIGNAN MEDITERRANEE (SOURCE : AUTEURE) »

2.1.1. LE REDRESSEMENT DE L'ITINÉRAIRE DE LA LIGNE NORD-SUD : DESSERTE DE ZONES PLUS DENSES

Suite aux résultats de la mise en fonction partielle de la ligne de bus-tram nord-sud en avril 2013, son itinéraire a été redressé par rapport à la proposition faite dans le 1^{er} appel à projet TCSP. En raison du retard pris dans les travaux de l'aménagement du linéaire de la ligne nord-sud²², c'est la ligne 4, ligne structurante du réseau de la CTPM, qui préfigure aujourd'hui la mise en service de cet axe nord-sud et a conduit aux nouveaux choix de desserte.

Dans sa partie nord, tandis que la ligne nord-sud, dans son tracé initial en 2009, prévoyait d'emprunter le boulevard Denoyés et le pont Arago pour le franchissement du fleuve Têt, le nouveau linéaire comprend l'avenue Joffre et le pont Joffre conformément à l'itinéraire actuel de la ligne 4 (cf. figure 9).

²² 60 % du linéaire n'est pas encore aménagé à ce jour bien que les marchés concernant le matériel roulant, la fourniture de bornes et de panneaux d'information pour les voyageurs en stations, l'équipement de carrefours et du parc de véhicules en système de détection aient, quant à eux, été attribués.

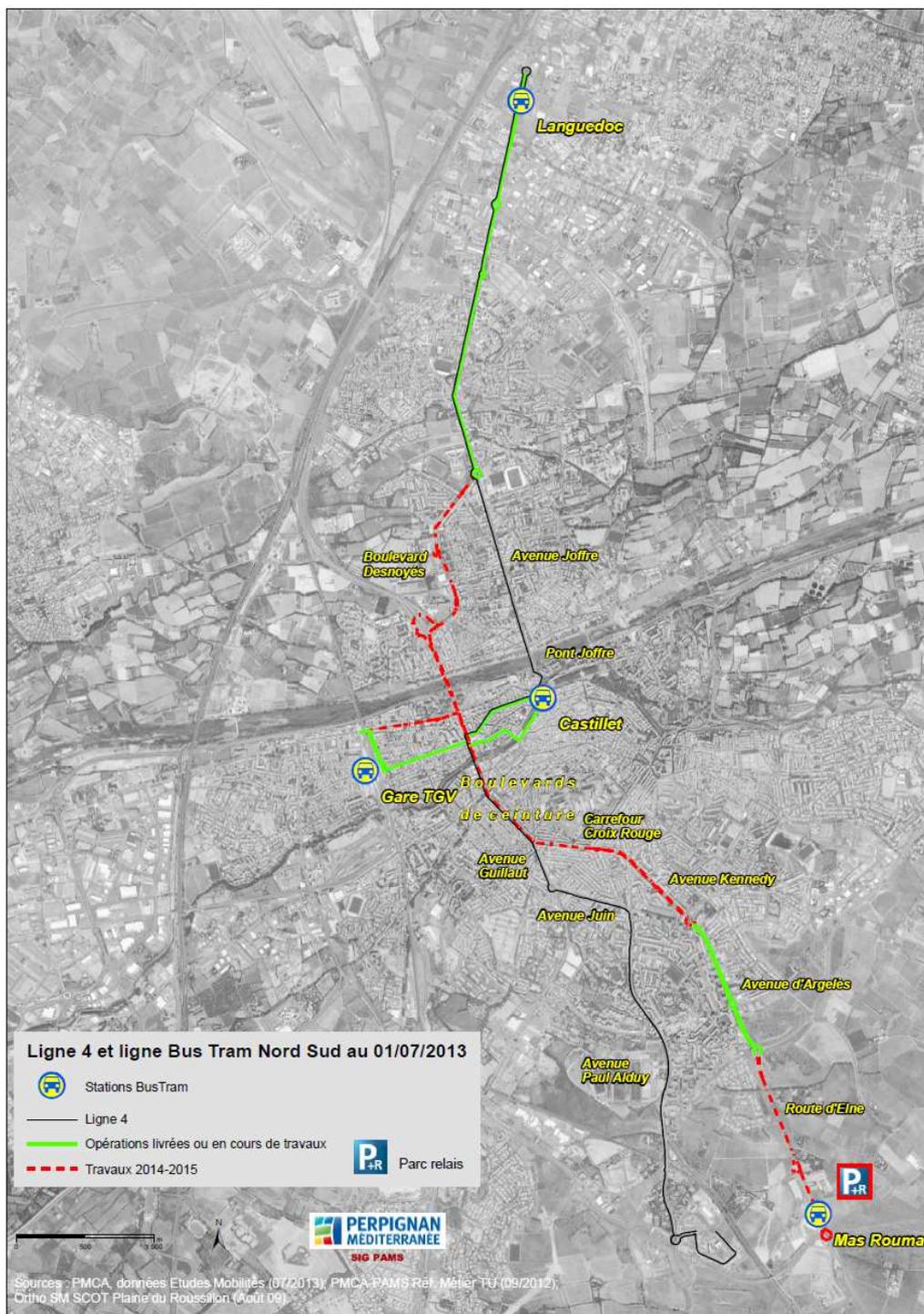


FIGURE 9 : LA LIGNE BUS-TRAM NORD-SUD : PREFIGURATION PAR LA LIGNE 4 ET AVANCEMENT DES TRAVAUX (SOURCE : PMCA, 2013)

La Cité HLM Clodion Torcatis classée Zone Urbaine Sensible et située sur l'avenue Denoyés, n'est donc plus desservie par la ligne de bus tram nord-sud. Ce choix s'est fait au regard des « bons » résultats de fréquentation suite à la mise en service du matériel roulant dédié à la ligne BHNS orientée nord-sud en mars 2013 d'après le dossier de réponse à l'appel à projets. Sur les cinq arrêts de la ligne 4, sont comptabilisés près de 12 000 voyageurs par mois en moyenne. Ce résultat doit être apprécié par rapport à la fréquentation du réseau perpignanais : il apparaît en effet qu'elle représente plus de 14 % des voyages effectués sur le réseau en 2012 (CTFPM, 2013). Cette fréquentation a justifié le

changement d'itinéraire par l'avenue Joffre de l'axe BHNS nord-sud auprès des élus, bien qu'aucune comparaison de fréquentation n'ait été possible par rapport au tracé par l'avenue Denoyés. Cependant, l'étude de faisabilité en 2008 qui avait été menée en amont du projet pour alimenter le dossier de candidature du 1^{er} appel à projets avait étudié cette variable d'itinéraire par l'avenue Joffre. Cette dernière était en effet apparue d'un grand intérêt permettant de desservir des zones d'habitat dense, de nombreux quartiers d'habitat sociaux et constituant un embranchement direct avec le centre économique et commercial de l'agglomération perpignanaise. Elle avait finalement été écartée pour des raisons de géométrie de voirie, jugée trop étroite pour incérer des voies dédiées aux bus, avec des impacts non négligeables sur l'accessibilité au quartier (faible densité du maillage viaire) et au quart nord-est de la ville de Perpignan. Cependant, le rejet de cette variante était essentiellement d'origine politique, impliquant une gêne considérable pour les automobilistes. Ce revirement de décision est aujourd'hui justifié auprès des élus et de l'Etat dans le dossier d'appel du 3^{ème} appel à projets TCSP par un retour d'expérience de la ligne 4. D'un point de vue technique, l'intérêt de la desserte étant supérieur à la variante de l'itinéraire Denoyés, ce changement apparaît comme une marque d'optimisation. Il est d'ailleurs conforté par la ligne express en projet qui devrait récupérer une partie de l'itinéraire délaissé et venir desservir le quartier Clodion-Torcatis.

En son centre, un axe fort de la ligne de bus tram nord-sud, présenté dans le dossier du premier appel à projet, était la desserte des deux principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) de Perpignan à savoir, la gare TGV et la Place de la Victoire²³. La ligne BHNS était en effet composée de deux « ailes de papillon » dans son itinéraire central, constituant des boucles à sens unique de circulation. En raison du plan de circulation et l'emprunt du pont Joffre plutôt que du pont Arago par le nouveau tracé, le PEM de la gare TGV ne devrait plus être desservi. Ce choix, reproduisant l'itinéraire actuel de la ligne 4 (cf. figure 9), permet d'améliorer la lisibilité de l'itinéraire de la ligne BHNS dont le tracé est davantage rectiligne et direct, optimisant les temps de parcours des usagers de la ligne bus tram nord-sud en destination du centre. Aussi, la nouvelle ligne est-ouest en projet vient conforter cette évolution du tracé en assurant la desserte du PEM de la gare et en proposant une correspondance au niveau de la place Catalogne et de la place de la Victoire pour les voyageurs en provenance du sud et du nord de l'agglomération.

En revanche, l'itinéraire sud ne devrait pas emprunter l'itinéraire actuel de la ligne, qui ne permettra pas de desservir le parc relais du Mas Rouma en projet. La desserte des axes Kennedy, Argelès et Route d'Elné demeure donc l'option choisie.

En somme, le redressement de l'itinéraire de la ligne nord-sud par rapport au tracé défendu dans le premier appel à projets, apparaît dans sa partie nord et centre, d'avantage optimisée au regard des études de faisabilité et des temps de parcours. Ce sont les deux nouvelles lignes en projet qui viennent argumenter ce choix, permettant de faire bénéficier d'un même niveau de service des zones intéressantes à desservir alors délaissées par le nouveau tracé. En revanche, dans la partie sud, aucune

²³ Station de correspondance avec toutes les lignes du réseau.

remise en cause de l'itinéraire n'est constatée, mais peut être critiqué le choix de ne pas desservir le campus de l'université (6 700 étudiants, enseignants et agents) à considérer comme un grand pôle générateur de déplacements.

2.1.2. LA LIGNE BUS-TRAM EST-OUEST : DES AMBITIONS DE DESSERTE A COURT ET LONG TERME

L'opportunité de créer un axe TCSP est-ouest est apparue à l'occasion des négociations qui ont accompagné le renouvellement du contrat de Délégation de Service Public. C'est donc une idée inscrite dans la continuité des politiques locales. En revanche, le choix de l'itinéraire s'est fait au regard de plusieurs critères (géométrie des voiries, localisation des générateurs de déplacement, quartiers prioritaires ...etc.). Il tient compte des critères d'éligibilité à l'appel à projets national.

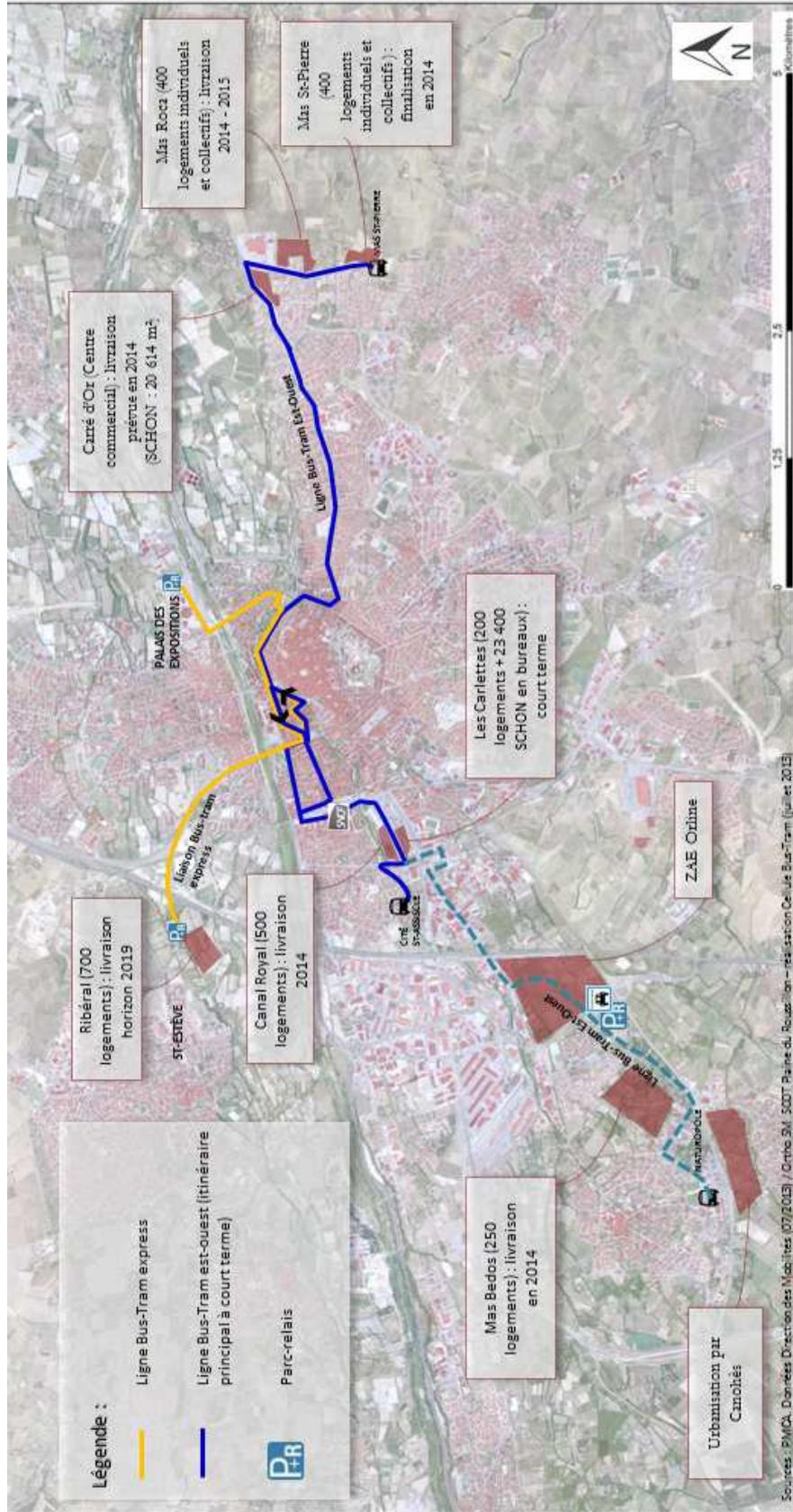


FIGURE 10: POTENTIAL DE DESSERT DES PROJETS URBAINS A COURT ET MOYEN TERME PAR LES LIGNES EXPRESS ET EST-OUEST DU PROJET DE RHNS DE PMCA (SOURCE : AUTEUR 2013)

La ligne est-ouest dessert en son tracé central le cœur administratif, économique et commercial de la Ville et de l'Agglomération de Perpignan (cf. figure 10) où elle emprunte les voies bus d'ores et déjà aménagées, et cofinancées par l'Etat dans le cadre du 1^{er} appel à projets. A l'ouest, la ligne de bus-tram avec son itinéraire principal à court terme dessert des espaces caractérisés par un fort développement urbain (près de 1 000 logements), répondant aux principes de densité du Plan Local de l'Habitat (cf. figure x). En outre, le quartier St-Assiscle qui viendra constituer le terminus à court terme est un quartier prioritaire de la politique de la Ville (cf. figure 11). Une variante est proposée qui devrait s'étendre jusqu'à la zone économique du Naturopole, en développement conjointement sur les communes de l'agglomération de Toulouges et St-Estève. Cette variante à long terme comprend des enjeux de desserte considérable avec l'extension de la zone économique de St-Charles, appelée ZAE Orlin (extension sur 54 ha), et la création de logements sur Toulouges et Perpignan. Elle pourra aussi capter des flux en provenance de l'autoroute (30 000 passages quotidiens en barrière de péage) et organiser le covoiturage existant actuellement à proximité.

A l'est de l'hypercentre, la ligne empruntera des quartiers résidentiels de forte densité (ZUS de St-Jacques, le Champ-de-Mars), mais aussi de nombreux établissements scolaires, dont les lycées professionnels Pablo Picasso et Charles Blanc. La ligne desservira le centre commercial Château Roussillon et sa future extension « le Carré d'or », ainsi que les nouveaux quartiers d'habitation du Mas Roca et du Mas Saint-Pierre, où elle effectuera son terminus.

Une variante de tracé reste toutefois en discussion au niveau de la frange est avec la desserte de Médipole, qui devrait faire l'objet d'un arbitrage par les élus de Perpignan Méditerranée dans le courant de l'automne.

Les projections 2018, horizon de mise en service de la ligne Est/Ouest, relèvent le potentiel de desserte suivant :

- **51 250 habitants.** Ce chiffre tient compte des projets urbains répartis tout au long de la ligne et d'un accroissement naturel de la population estimé à 1,5 % par an sur la période 2011-2018 (sources : SCOT Plaine du Roussillon).
- **9650 emplois salariés et non salariés.** Ce chiffre tient compte des projets urbains répartis tout au long de la ligne et d'un ralentissement à 1 % du nombre de création d'emplois sur la période 2012 – 2018 contre 2,1 % sur la période 1999 – 2009 (sources : INSEE).

Ces résultats sont significatifs ; qu'en est-il de la ligne express ?

2.1.3. LA LIGNE BUS-TRAM EXPRESS : DESSERTE SOCIALE ET ATTRACTIVITE POUR LES COMMUNES DU NORD DE L'AGGLOMERATION

Cette troisième ligne à haut niveau de service a vocation à assurer des liaisons express entre deux parcs-relais implantés en rive Nord de la Têt et le centre-ville de Perpignan. En effet, le terminus Ouest de la ligne se trouve sur la commune de Saint-Estève, troisième pôle urbain de l'agglomération : il correspond à un parc relais de 130 places qui devrait capter une partie des flux automobiles originaires

de la commune même de St-Estève (près de 11 000 habitants en 2010) et au-delà du Ribéral (quart Nord-est de l'agglomération – huit communes pour 24 300 habitants). Ce parcs-relais, dont les travaux ont débuté, est implanté au cœur de l'un des Projets Stratégiques Habitat du SCOT qui devrait accueillir, à terme, 700 logements.

Elle devrait par ailleurs desservir les deux quartiers prioritaires Clodion-Torcatis et Le Vernet (cf. figure 11).

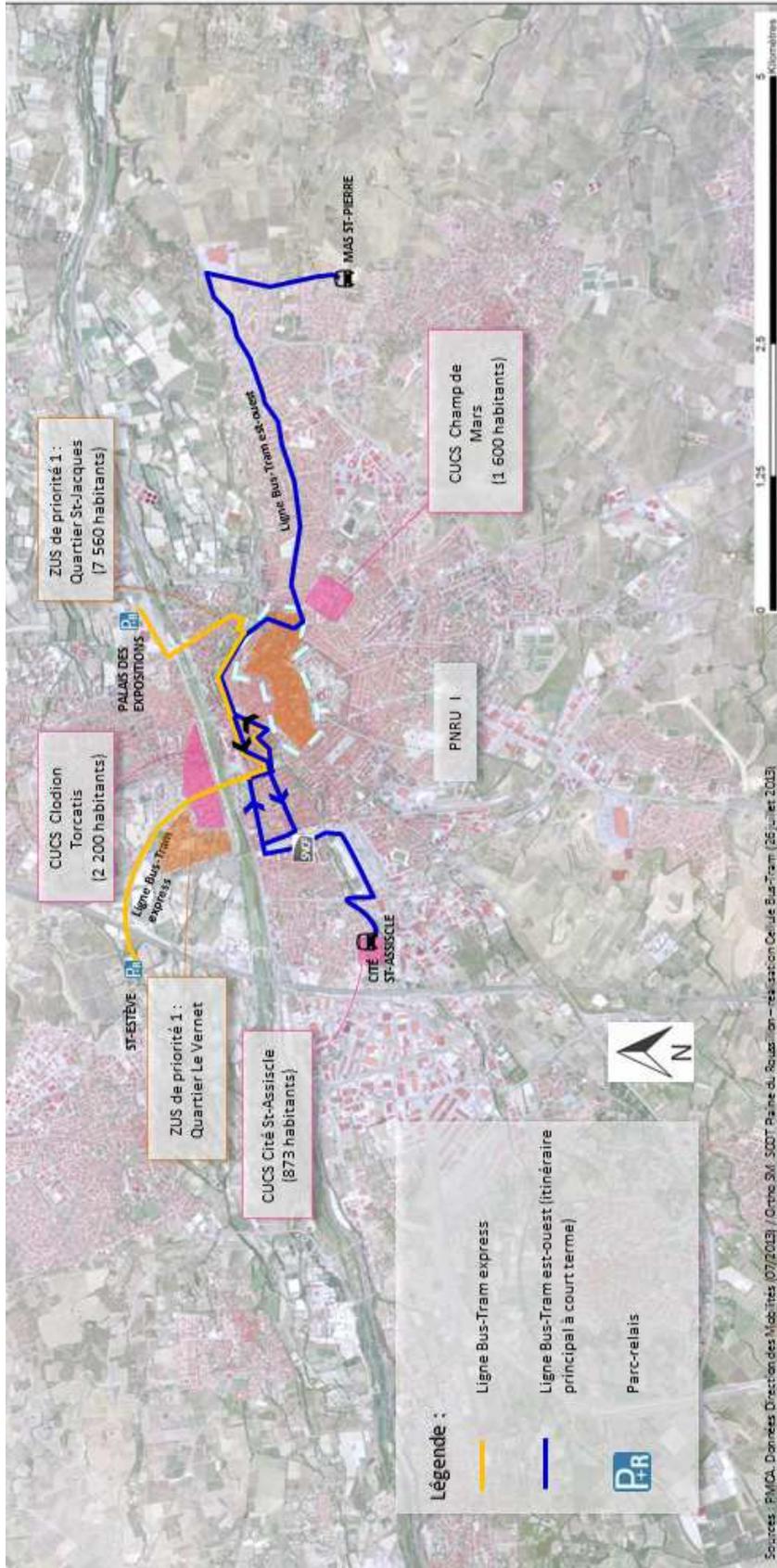


FIGURE 11: POTENTIAL DE DESSETE DES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE PAR LES LIGNES EXPRESS ET EST-OUEST DU PROJET DE RHNS DE PMCA (SOURCE : AUTEUR 2013)

La création d'une station à proximité de l'actuel échangeur permettra aux riverains de ces quartiers d'accéder en moins de cinq minutes au centre-ville. La ligne bus-tram est-ouest empruntera donc la boucle Est du centre-ville pour desservir différents quartiers dont le quartier historique des fleurs avec des commerces de proximité et le Palais des Congrès, espace dynamique (représentation théâtrale, office de tourisme, expositions, conférences, etc.), puis loin au niveau de son terminus, elle assurera la desserte du Parc des Expositions. Ce dernier site organise plus de 300 manifestations annuelles de grande envergure, dont de nombreux concerts, salons professionnels, fête foraine, etc.

En synthèse et si l'on se projette en 2018, horizon de mise en service de la navette, le potentiel de desserte est le suivant :

- **26 700 habitants.** Ce chiffre tient compte du projet urbain de Las Mires et d'un accroissement naturel de la population estimé à 1,5 % par an sur la période 2012-2018 (sources : Schéma de Cohérence Territoriale).
- **5 570 emplois salariés et non salariés.** Ce chiffre tient compte d'un ralentissement à 1 % du nombre de création d'emplois sur la période 2012 – 2018, contre 2,1 % sur la période 1999 – 2009 (sources : INSEE).
- **315 usagers des parcs relais terminus.** Ce chiffre tient compte d'une capacité de 210 places de stationnement au 1er janvier 2018, d'un taux d'occupation des parkings de 70 %, d'un taux de rotation de 1,5 véhicules/place occupée/jour, d'un taux de remplissage des VL de 1,2 personnes et enfin, du dépôt minute d'une cinquantaine de personnes.

Outre les itinéraires qui semblent cohérents avec le développement urbain et ambitieux au regard de la politique de cohésion sociale et territoriale, le choix d'un TCSP, et précisément d'un BHNS, semble en adéquation avec les enjeux territoriaux du développement de l'agglomération, proposant des itinéraires à court et long terme. Le potentiel de desserte s'affirme comme un intérêt fort pour le territoire, puisque c'est près de 78 000 habitants du centre de l'agglomération, soit 30 % de la population de la population de Perpignan, qui doivent être desservis par le Réseau à Haut Niveau de Service.

3. Ingénierie financière : « Des Sardines et des Sirènes » dans l'Archipel Méditerranéen

Le matériel roulant choisi par la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée pour son Réseau à Haut Niveau de Service correspond à des autobus articulés revêtus, sur la partie extérieure, d'un pelliculage composé d'écailles de poisson de couleur bleue et dorée.

Nommés « Sirènes » par le constructeur, ces autobus avec un toit bombé sont en fonctionnement dans le cadre de la préfiguration de la ligne bus-tram nord-sud par la ligne 4 depuis mars 2013. Dans le dossier de candidature au troisième appel à projets TCSP, ils ont été aussi affectés aux lignes de bus-tram nouvelles, est-ouest et express. C'est donc l'ensemble des lignes de bus-tram, structurant le Réseau à Haut Niveau de Service perpignanais, qui devraient être équipées de la sorte.



FIGURE 12: APERCU DU VEHICULES DES LIGNES DE BUS TRAM (SOURCE : PMCA)

Or, au cours du stage à la Direction des Mobilités, j'ai rencontré des personnes en désaccord avec les projets TCSP de PMCA : ces dernières nommaient alors ces modèles de bus « sardines » comme signe subjectif de dévalorisation. Aussi, il me semble intéressant de reprendre et opposer ces deux termes à connotation qualitative, pour réinterroger la pertinence de ce projet conçu et présenté dans le cadre de l'appel à projets. Il s'agit en effet de réfléchir à sa pertinence financière au regard des dépenses prévisionnelles d'investissement et de fonctionnement engagées par les choix d'infrastructures (voies bus, stations ...etc.) et de conditions d'exploitations (équipements de priorité aux feux tricolores ...etc.) du projet de RHNS. Quelle est donc la soutenabilité financière de ces choix techniques ? L'archipel méditerranéen a-t-il vraiment les moyens financiers de se doter d'un « réseau de sirènes » et au-delà

d'une RHNS ? Ne risque-t-il pas à terme de devoir se satisfaire de « sardines », c'est-à-dire un réseau de moindre valeur sans le niveau de service escompté ?

Cette réflexion vient alimenter la réponse à la problématique du mémoire à savoir si ce projet, conçu et présenté dans le cadre du 3^{ème} appel à projets TCSP, est pertinent et sous quels aspects. C'est la soutenabilité financière du projet qui est ici questionnée.

Pour nourrir l'analyse de l'ingénierie financière du projet, il est proposé de réaliser un retour sur les investissements, les surcoûts en termes d'exploitation générés par le projet ainsi que les recettes prévisionnelles. Une deuxième partie sera consacrée à l'analyse de la situation financière de l'AOTU moyennant une étude du budget annexe transport actuel et des ressources associées. Celle-ci permettra de poser la question suivante : comment va-t-on pouvoir financer ce projet ? C'est là une question clé, qui va démontrer si sa conception est volontariste et tient compte des réalités financières qui s'imposent à l'agglomération de Perpignan.

3.1. IMPACTS FINANCIERS DU PROJET DE PERPIGNAN MEDITERRANEE : DES POSSIBILITES D'AUTOFINANCEMENT ?

Exposés dans la partie 2 du mémoire, ce sont les choix, pris au regard des enjeux et objectifs territoriaux, en matière de configurations (incluant les infrastructures et la desserte), de niveau de service et de matériel roulant qui ont modelés le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de Perpignan Méditerranée. Ce sont aussi ces choix qui modulent les coûts d'investissement et de fonctionnement comme les recettes du projet conçu et présenté dans le cadre de l'appel à projets TCSP.

Ici sont proposés :

- les premières évaluations des investissements à prévoir ;
- une photographie des coûts de fonctionnement induits par les arbitrages faits sur le niveau de service choisi, et issus des simulations de service produites par le délégataire, traduites ensuite en coûts par le Service Transports de la Direction des Mobilités ;
- un aperçu de la méthodologie appliquée au calcul du report modal avec une estimation simplifiée des recettes tarifaires en prévision de celle qui devrait être faite pour le dossier de candidature à l'appel à projets.

Le but de commenter dans cette partie ces estimations est bien entendu de situer financièrement le projet afin de pouvoir d'une part juger sa capacité d'autofinancement avec les résultats disponibles à ce jour, s'il y a, et d'introduire la deuxième partie à savoir si le projet est soutenable au regard des ressources budgétaires actuelles et projetées dont disposent l'AOTU pour exercer sa compétence. La question directrice, en réponse à la problématique du mémoire, demeure donc la pertinence du projet dans sa dimension financière.

3.1.1. 32 MILLIONS D'EUROS D'INVESTISSEMENT A L'HORIZON 2020

L'estimation des investissements a été faite par un bureau d'ingénieurs contractualisé, sous la direction du Directeur des Mobilités avec l'assistance d'un expert, maître d'œuvre de la construction du parc

relais de St-Estève (dont les travaux ont débuté en juillet 2013). Elles se sont basées sur des ratios au mètre linéaire issus d'aménagements d'ores-et-déjà réalisés par la Direction des Mobilités. Ces ratios considèrent l'ensemble des coûts liés à des travaux, comme par exemple les coûts liés aux déviations (signalisations) nécessaires pendant la durée des travaux. Il est suggéré de retenir que 11 opérations sont prévues sur la période 2016 – 2018 (pour une mise en service en 2019 selon le plan opérationnel fourni à l'appel à projets et les délais d'engagement des travaux imposés par l'appel à projets) sur les itinéraires des deux nouvelles lignes de TCSP pour l'aboutissement du projet de RHNS. Ces opérations correspondent à des secteurs géographiques (cf. annexe 3, p. 79): les coûts d'investissement associés ne sont pas décomposés selon les postes imposés dans l'appel à projets. Elles ont trait notamment à la nature des travaux (aménagement ou opérations) et ont été classées en plusieurs catégories s'attachant au degré de complexité (auquel on associe un ratio).

Une opération, étant donné qu'elle correspond à un secteur géographique, peut être à la fois classé dans « aménagement » (aménagement de voies bus par exemple ou stations par exemple) et « régulation » (mise en place de systèmes de priorité aux feux par exemple) et s'insérer dans plusieurs catégories à la fois. En somme, se sont près de 32 millions d'investissement qui sont projetés, dont 20 pour la ligne bus-tram est-ouest.

Ces chiffrages sont proposés dans le cadre de l'appel à projets et pour les deux nouvelles lignes est-ouest et express présentées. Ils ne tiennent donc pas compte des travaux qui restent à réaliser pour l'axe nord-sud et qui ont été revus depuis le 1^{er} appel à projets. Au total, il faut donc compter près de 98 millions d'euros d'investissement.

3.1.2. LES SURCOUTS LIÉS A L'OFFRE ET AU SERVICE : UN MINIMUM DE 2,4 MILLIONS PAR AN (BASE 2013)

Il a été arbitré qu'une fréquence de 10 minutes serait appliquée sur la ligne express, est-ouest et nord-sud à la mise en service à l'horizon 2019-2020. Étant donné que la cible sont les déplacements domicile-travail, a été choisi une amplitude de 5H30/6H00 à 21H00 pour toutes les lignes du lundi au samedi. Avec pour la ligne est-ouest et nord-sud, un service additionnel le dimanche accompagné d'une fréquence de 6H30 à 21H00. Aussi, il a été attribué des bus standards (donc c'est à partir du coût d'un bus standard qu'ont été faites les simulations).

A ce jour, je dispose des simulations de coûts suivantes qui ne reprennent pas l'intégralité des arbitrages posés ci-dessus ni ne proposent des estimations de la ligne de bus-tram nord-sud, mais qui permettent de restituer un minimum de surcoûts :

TABEAU 1 : SIMULATIONS DE COÛTS POUR UNE PERIODE DE FONCTIONNEMENT DU 01/01/2013 AU 31/12/2013 (SOURCES : CFTPM ET DIRECTION DES MOBILITES)

Ligne du réseau de la CTPM	Caractéristiques	Coûts (hors taxes) en € (actualisés 2013) arrondi au millier
Ligne 2 actuelle	Fréquence moyenne 20 mn - 42 Aller/Retour Amplitude : 06h35 - 20h50 6 bus standard lundi à samedi (303 jours)	1 101 000
Ligne 2 actuelle	Fréquence moyenne 40 mn - 17 Aller/Retour Amplitude : 08h15 - 20h00 - jour 2 bus standard dimanche et jour férié (62 jours)	109 000
Ligne actuelle	TOTAL des services en semaine et week-ends/jours fériés	1 300 000
Ligne 2 projetée soit ligne bus-tram est-ouest	Fréquence : 10 mn - 87 Aller/Retour Amplitude : 06h00 - 21h00 11 bus standard lundi à samedi (303 jours)	2 020 000
Ligne 2 projetée soit ligne bus-tram est-ouest	Fréquence moyenne 30 mn - 29 Aller/Retour Amplitude : 06h30 - 21h00 - jour 4 bus standard dimanche et jour férié (62 jours)	254 000
Navette (en remplacement de l'itinéraire délaissé par la ligne de bus-tram est-ouest par rapport à l'ancienne ligne 2)	- Estimation Fréquence 20 mn Amplitude : 06h35 - 20h50 1 bus standard lundi à samedi (303 jours)	234 000
Ligne 2 projetée et navette (en remplacement de l'itinéraire délaissé par la ligne de bus-tram est-ouest par rapport à l'ancienne ligne 2)	TOTAL des services en semaine et week-ends/jours fériés	2 508 000
Ligne express P+R – centre-ville	Fréquence 10 mn de 7 h 00 à 21 h 00 Fréquence 20 mn de 5 h 30 à 7 h 00 Amplitude : 05h30 - 21h00 - 89 Aller-Retour 6 bus standard lundi à samedi	1 218 000

Ainsi, nous pouvons établir des surcoûts d'une grandeur minimale de près de 2,3 millions par an pour les projets de la ligne est-ouest et express en soustrayant les coûts de la ligne 2 actuelle à la somme des

coûts de la ligne 2 projetée, de la navette et de la ligne express P + R - centre-ville, soit : (2 508 000 + 1 218 000) – 1 300 000 = 2 436 000.

Notons que ces coûts sont probablement plus faibles que dans d'autres agglomérations au regard du coût kilométrique global pratiqué par le délégataire de 3,19 €/km et du coût kilométrique sous-traité de 2,04 €/km dans le contrat de DSP comparativement aux deux autres propositions des candidats à la DSP oscillant entre 3,66 - 3,67 €/km concernant le coût kilométrique global et 2,18 - 2,56 €/km pour le kilomètre sous-traité²⁴. En relation, on peut s'attendre à une hausse de ces coûts de fonctionnement à l'avenir.

3.1.3. UN OBJECTIF DE 12,5 % DE PART MODALE TC : 3,6 MILLIONS DE RECETTES TARIFAIRES SUPPLEMENTAIRES PREVISIONNELLES

En l'absence de modèle de simulation de trafic et d'enquête ménages récentes, et compte tenu de l'ancienneté des données exploitées dans le PDU1, la méthode utilisée pour le calcul de la part modale s'appuie sur les premiers retours d'expérience ayant fait suite à la mise en service partielle de la ligne bus-tram Nord-Sud.

Ainsi, a été estimé le nombre d'automobilistes captables par les transports collectifs sur la base de comptages des véhicules légers effectués en 2010 sur deux boulevards empruntés par l'axe nord-sud. A ces résultats de trafic de 2010 ramenés à la journée ont été appliqués une augmentation annuelle pour actualiser le résultat (2 %/an), ils ont été diminués de 15 % (taux de trafic de transit estimé non captable) et multipliés par 1,3 (taux de remplissage des voitures). Les montées aux arrêts (considérant un taux d'échec du SAE de 5 %) au franchissement des lignes virtuelles (soit sur les boulevards correspondants aux comptages) ont permis d'évaluer le remplissage des bus. Le choix du positionnement des lignes virtuelles sur ces boulevards a été conditionné par les comptages disponibles, mais aussi par le fait que ces boulevards sont périphériques : au centre, les déplacements sont orientés différemment et il n'aurait pas été forcément captable, alors que depuis les boulevards périphériques choisis, l'orientation des déplacements est supposément en direction du centre donc captable car en adéquation avec l'offre de transports collectifs (c'est d'ailleurs en écho à cela qu'ont seuls été considérés les comptages des véhicules légers en entrée de ville).

Le nombre d'automobilistes a ainsi été comparé au nombre d'usagers des transports collectifs. Il est apparu une part de 6 à 7 %. L'objectif de part modal a donc été établi à 12,5 % avec une majoration justifiée par un effet de la ligne nord-sud partiel sur la fréquentation en raison d'une mise en service partielle : on peut s'attendre à une hausse de la fréquentation lorsque l'intégralité des travaux sera réalisée.

²⁴ Rapport du Président sur le choix du délégataire, p.23

Ainsi, la fréquentation a été estimée ensuite sur les lignes nouvelles de bus-tram est-ouest et express au regard des projections du nombre d'habitants et d'emploi d'ici à la mise en service sur un rayon de 400 mètres de part et d'autre du TCSP. Faisant l'hypothèse qu'un actif effectue 4,5 déplacements par jour et un habitant 2,5 d'après une étude de l'Ecole Fédérale Polytechnique de Lausanne. Un nombre de déplacements moyen a été établi sur les itinéraires de chacune des lignes, auquel on a appliqué 12,5 % de part modal. Ainsi, c'est près de sept millions de voyageurs supplémentaires par an qui sont attendus sur le réseau en 2018 pour les seules lignes nouvelles est-ouest et express, considérant une hausse de 1,5 % de la fréquentation sur le réseau, c'est plus de 17 millions de voyageurs qui sont attendus contre 9,4 actuellement. Ce résultat est cohérent avec les estimations faites par le délégataire qui prévoit plus de 16 millions avec un axe TCSP est-ouest, mais sans ligne express. Bien que cohérente, la méthode employée demeure critiquable au regard de l'effet parc-relais qui n'a pas été considéré sur la ligne express et que d'autre part, on considère les habitants alors qu'il ne s'agit pas d'une desserte de proximité sinon bien express (en dehors des arrêts du centre déjà existants, sur son itinéraire seuls trois arrêts sont prévus).

Si l'on considère sept millions de voyageurs seulement dû au service additionnel au réseau existant, sans faire l'hypothèse d'une augmentation de la tarification, et en sachant que la recette par voyageur est de 0,52 € (CFTPM ; 2013), il faut s'attendre à près de 3,6 millions de recettes supplémentaires par an. Cependant, au vu des objectifs actuels poursuivis par l'AOTU (cf. partie 1.1.1), à savoir la fidélisation des usagers, une hausse des abonnements est à prévoir, laissant présager une diminution des recettes, largement gonflées par l'utilisation pour 94 % des voyages effectués de tickets vendus à l'unité (CFTPM, 2013). Par exemple, si on applique une baisse de 5 % des recettes par an²⁵, la recette moyenne par usager sera de 0,50 € en 2018, lors de la mise en service des deux lignes nouvelles en projet.

Au regard des hypothèses faites sur les investissements (32 millions) et sur les surcoûts générés en termes d'exploitation (2,3 millions), les recettes pourraient *a priori* couvrir les coûts de fonctionnement. En revanche, les investissements ne sont pas auto finançables par le projet, peut-on donc faire appel au budget transport annexe actuel ?

3.2. SITUATION FINANCIERE ACTUELLE ET PROJETEE DE L'AOTU : QUELLE EST LA SOUTENABILITE FINANCIERE DU PROJET DE RHNS ?

Après avoir surmontée les difficultés de gestion financière en 2011 dans un contexte de réticence des banques à faire des crédits, l'agglomération Perpignan Méditerranée est aujourd'hui, comme un grand nombre de collectivités françaises, soumise à des problématiques croissantes pour maintenir l'équilibre de son budget global. Ces dépenses tendent à croître plus rapidement que ces recettes.

Si la « signature de l'agglomération » permet cependant encore aujourd'hui d'obtenir des emprunts auprès des banques rendant compte de la gestion rigoureuse de ces finances, il n'en demeure pas

²⁵ En relation avec la simulation faite sur la période 2013 – 2017 par le délégataire actuel du réseau de la CTPM dans cette même logique, dans le cadre de sa candidature à l'actuel contrat de DSP.

moins que le projet de Réseau à Haut Niveau de Service engage des dépenses considérables. Aussi, se pose la question de son financement au regard des ressources de l'agglomération. Quelle est la soutenabilité financière du projet ?

Une première partie permettra de caractériser les problèmes d'équilibre du budget annexe Transports en le situant par rapport au budget principal. Un deuxième temps de réflexion sera structuré autour des leviers financiers du budget annexe transports, permettant d'identifier la capacité du projet de Réseau à Haut Niveau de Service de Perpignan Méditerranée, tel qu'il est conçu dans l'appel à projets, à être financé.

3.2.1. LA PRECARITE DE L'EQUILIBRE DU BUDGET ANNEXE TRANSPORT DE PERPIGNAN MEDITERRANEE

Le budget d'une collectivité territoriale est décomposé en deux sections : « fonctionnement » et « investissement ». Uniquement des flux financiers de la section « fonctionnement » peuvent venir alimenter la section « investissement ». Chacune de ces deux sections est ensuite divisée en « recettes » et « dépenses » : les recettes s'équilibrent avec les dépenses correspondantes. Ainsi les recettes de fonctionnement s'équilibrent avec les dépenses de fonctionnement, et les recettes d'investissement s'équilibrent avec les dépenses d'investissement. Chaque recette et chaque dépense est ensuite classée en chapitre comptable relevant de différentes natures d'opérations financières.

La présentation du budget répond au principe d'unité. En ce sens, l'agglomération Perpignan Méditerranée présente son budget global, qui dans la pratique est organisé depuis cette année, en un budget principal et une dizaine de budgets annexes dont certains sont obligatoires. Outre le développement économique, les déchets ou encore l'eau et l'assainissement, ces budgets annexes concernent les transports depuis 2011. Cela permet de distinguer précisément les opérations financières associées au déploiement des solutions de transports collectifs sur l'agglomération Perpignan Méditerranée et de visualiser alors les limites à la réalisation de nouveaux projets, comme le Réseau à Haut Niveau de Service.

3.2.1.1. LE BUDGET ANNEXE TRANSPORTS SOUTENU PAR LE BUDGET PRINCIPAL

Chaque année civile, en mars, une agglomération vote son budget primitif, soit le budget prévisionnel pour l'année en cours, ainsi que son compte administratif, autrement dit le compte de résultat à l'année n-1. Ainsi, le compte administratif de l'année 2012 a été voté par le Conseil communautaire de Perpignan Méditerranée en avril à la considération du projet de la Commission Finances du 25 janvier 2013 (cf. annexe 4, p. 80). C'est au regard de ce projet que nous fondons notre analyse.

En effet, selon le projet de compte administratif de 2012 de la Commission Finances du 25 janvier 2013, le budget principal affiche pour l'année 2012 par rapport à ce qui été annoncé, un montant de recettes de fonctionnement supérieures aux dépenses de fonctionnement prévisionnelles (cf. tableau 2). En effet, contre 97 % de recettes de fonctionnement comptabilisées, les dépenses de fonctionnement ont été de l'ordre de 91 %, soit un écart de près de sept point de pourcentage. Ainsi, le résultat de l'exercice (Recettes –Dépenses) est de près de 10 millions pour un budget affecté à la section Fonctionnement de près de 150 millions.

En ce qui concerne la section investissement, le résultat de l'exercice est encore plus élevé : contre des dépenses mandatées comparativement aux montants prévisionnels, de l'ordre de 69 %, les recettes sont de l'ordre de 86 % (cf. tableau 2). Le résultat de la soustraction entre les recettes et les dépenses relève un excédent de plus de 18 millions d'euros, qui s'explique notamment par des possibilités données à la collectivité de contracter des emprunts pour lancer des programmes en 2013.

TABLEAU 2 : EXTRAIT DU PROJET DE COMPTE ADMINISTRATIF 2012 DE LA COMMISSION FINANCES DU 25 JANVIER 2013 DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PERPIGNAN MEDITERRANEE : LE BUDGET PRINCIPAL

Section	Libellé du compte	Budget prévisionnel (arrondi au million et en millions)	Budget mandaté/réalisé (arrondi au million et en millions)	Pourcentage réalisé (différence entre le budget prévisionnel et mandaté) arrondi à l'unité
Fonctionnement	Dépenses	148	134	91 %
	Recettes	148	144	97 %
	Résultat de l'exercice (Recettes – Dépenses)		10	
Investissement	Dépenses	107	74	69 %
	Recettes	107	92	86 %
	Résultat de l'exercice (Recettes – Dépenses)		17	

Si le budget principal dégage une capacité d'autofinancement, ce n'est pas le cas du budget annexe transports dont les dépenses mandatées sont supérieures aux recettes pour la section fonctionnement. En revanche, la section investissement dégage un excédent de clôture : les dépenses réalisées sont près de 40 % moins élevées que les recettes (cf. tableau 3).

TABLEAU 3 : EXTRAIT DU PROJET DE COMPTE ADMINISTRATIF 2012 DE LA COMMISSION FINANCES DU 25 JANVIER 2013 DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PERPIGNAN MEDITERRANEE : LE BUDGET ANNEXE TRANSPORTS

Section	Libellé du compte	Budget prévisionnel (arrondi au million et en millions)	Budget mandaté/réalisé (arrondi au million et en millions)	Pourcentage réalisé (différence entre le budget prévisionnel et mandaté) arrondi à l'unité
Fonctionnement	Dépenses	31	29	95 %
	Recettes	31	28	84 %
	Résultat de l'exercice (Recettes – Dépenses)		-1,6	
	Dépenses	15	9	59 %
	Recettes	15	14	98 %
	Résultat de l'exercice		6	

Investissement	(Recettes – Dépenses)			
----------------	-----------------------	--	--	--

Les sections « fonctionnement » et « investissement » présentent donc chacune des écarts notables entre leurs dépenses et leurs recettes. L'équilibre du budget annexe transport est menacé avec une section « investissement » à priori excédentaire de six millions et une section « financement » déficitaire de 1,6 millions.

Ce résultat d'exercice 2012 doit être corrigé par la prise en compte des résultats reportés en 2011. En effet, la lecture du compte administratif de l'année 2012 montre que le résultat de l'exercice pour la section investissement en 2011 (n -1) était déficitaire de près de trois millions. L'excédent actuel des recettes d'investissement est lié aux emprunts et aux dettes. Ce constat laisse par ailleurs penser que pour 2013, les dépenses de fonctionnement vont s'accroître avec les intérêts relatifs à ces emprunts. Le budget annexe transport est déséquilibré. Aussi, que le budget principal a priori excédentaire abonde le budget annexe Transports déficitaire, apparaît nécessaire : au regard du principe d'unicité, c'est l'équilibre du budget global qui est en jeu.

Maintenant quelles sont les causes de ces constats ? Peut-on penser que ce déséquilibre va se pérenniser ou qu'au contraire une issue est possible laissant imaginer une période favorable au déploiement du Réseau à Haut Niveau de Service ?

3.2.1.2. LES RAISONS GENERALES DU DESEQUILIBRE DU BUDGET ANNEXE TRANSPORTS

Un échange avec le Directeur des Mobilités de PMCA m'a permis de saisir le problème d'équilibre financier de son budget Transport auquel se heurte, à l'instar de nombreuses autres agglomérations, la collectivité Perpignan Méditerranée en sa qualité d'AOTU : les dépenses augmentent plus rapidement que les recettes.

L'explication locale à ce phénomène généralisé est le transfert et l'exercice de nouvelles compétences suite à sa création en 2001, corroborés par l'intégration de 21 nouvelles communes jusqu'en 2007 et en remplacement de la communauté de communes Têt Méditerranée comprenant six communes. La fusion le 13 septembre 2010 avec la communauté de communes du Rivesaltais-Agly-Manadeil, puis l'intégration de Cabestany récemment font de Perpignan Méditerranée une agglomération à 36 communes.

Or, si ces compétences s'accompagnent pour leur exercice, du transfert de Dotations Globales de Fonctionnement de la part de l'Etat (DGF de 45 euros/habitant pour une communauté d'agglomération), de ressources en provenance des communes membres qui n'ont plus à les exercer et d'une hausse du taux de la CET²⁶, l'extension du territoire communautaire et donc du PTU, engendre des coûts supplémentaires de mise en œuvre des compétences notamment en transport.

²⁶ La loi de finance pour 2010, validée par le conseil constitutionnel le 29 décembre 2009, supprime la Taxe Professionnelle et l'a remplacée dès le 1er janvier 2010, par la Contribution Economique Territoriale (CET), composée :

Ces coûts ont justement une tendance inflationniste puisque ils se composent par exemple des salaires dont les cotisations sociales augmentent (: variable qui affecte aussi le budget principal). Les indices de calcul des coûts d'exploitation sont aussi soumis à de fortes variations : outre les cotisations salariales, on distingue le carburant par exemple qui induit une hausse notable.

De plus, ces compétences sont exercées sur des territoires péri-urbains à caractère rural : le PTU intègre des communes comme Tautavel avec une densité de 15 habitants au km² contre 1 732 habitants au km² à Perpignan (INSEE ; 2009). Ainsi, les coûts en investissement et en fonctionnement de desserte en transports en commun de ces territoires sont très élevés pour une demande faible et diffuse. Et se sont justement des communes avec un potentiel fiscal faible au regard de leurs faibles densités.

La hausse des dépenses est aussi liée à une évolution et une hausse de la desserte, inhérente à une demande sociale, mais aussi résultat d'une normalisation nationale qui appelle encore à une augmentation : les kilomètres commerciaux par habitant PMCA sont de 27,4 pour le réseau perpignanais contre 30,8 au niveau national selon l'UTP 2011²⁷.

Valable pour le budget principal, et pas uniquement le budget annexe transports, la hausse des dépenses est aussi liée à celle de la dette : étant une jeune structure communale, les emprunts n'ont pas encore été remboursés, ils ne cessent donc de s'accumuler. Aussi, sans roulement des emprunts, la dette ne fait que croître.

Parallèlement, l'accroissement des recettes est faible. Certes la fiscalité des ménages et la CET viennent alimenter le budget principal qui abondent le budget annexe transport. Aussi, le taux de la CET a augmenté par la fusion avec la communauté de communes du Rivesaltais-Agly-Manadeil. Certes, il apparaît que le territoire bénéficie du système de péréquation nationale, à savoir l'Etat, engagé pour un développement cohérent et équitable du territoire, qui attribue des aides à la collectivité locale de Perpignan Méditerranée dans le cadre des programmes nationaux. D'autres moyens s'ajoutent en transport avec un soutien de 4,4 millions d'euros accordés par l'Etat dans le cadre de sa participation au 1^{er} appel à projets TCSP gouvernemental. Il n'empêche que les DGF de l'Etat sont en berne : le taux est gelé depuis 2011.

Ainsi, la précarité du budget annexe transport est soulignée : la tendance au déséquilibre semble pérenne. C'est pourquoi le fait que le budget principal vienne abonder le budget annexe transports semble fondamental pour pouvoir maintenir un service. Pourtant le budget principal ne représente que 4 % en 2012 des recettes du budget annexe transports. Alors, d'où proviennent les 96 % restants ?

-
- de la cotisation foncière des entreprises (CFE). Cette cotisation est établie sur la valeur locative des biens passibles d'une taxe foncière.
 - de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) dont le champ d'application est plus large que celui de l'actuelle cotisation minimale de taxe professionnelle, et assise, comme son nom l'indique, sur la valeur ajoutée des entreprises. Le taux est progressif, de 0 % à 1,5 % en fonction du chiffre d'affaires.

²⁷ Indicateurs utilisés dans le Rapport Annuel 2012 du délégué.

3.2.2. QUELS LEVIERS POUR FINANCER LE PROJET DE PERPIGNAN MEDITERRANEE ?

Par qui est financée la compétence transport de l'agglomération ? Si on a pu constater précédemment la précarité de l'équilibre du budget annexe transport et en décortiquer les causes, d'où proviennent les recettes du budget annexe transport qui assurent le déploiement de la politique de Perpignan Méditerranée en matière de transports publics ?

Il est ainsi proposé à ce stade de l'analyse de la pertinence financière du projet de Réseau à Haut Niveau de Service, un focus sur les financements des transports collectifs à Perpignan Méditerranée. Puisque la précarité de l'équilibre du budget annexe transport a été justifiée par une hausse accrue des dépenses par rapport aux recettes, c'est bien une recherche des leviers financiers qui nous intéresse.

Afin de définir le degré de soutenabilité du projet de RHNS, cette partie propose de revenir d'abord sur la ressource actuellement majoritaire du budget annexe transport, le Versement Transport, puis dans un second temps de réfléchir aux autres ressources minoritaires.

3.2.3.1. LE FINANCEMENT DU TRANSPORT SUR PERPIGNAN MEDITERRANEE : LE VERSEMENT TRANSPORT EN TETE

Lors du Séminaire des élus de l'Agglomération de Perpignan Méditerranée du vendredi 12 juillet 2013, ont été présentées les ressources financières de l'agglomération hors emprunts (cf. figure 13).

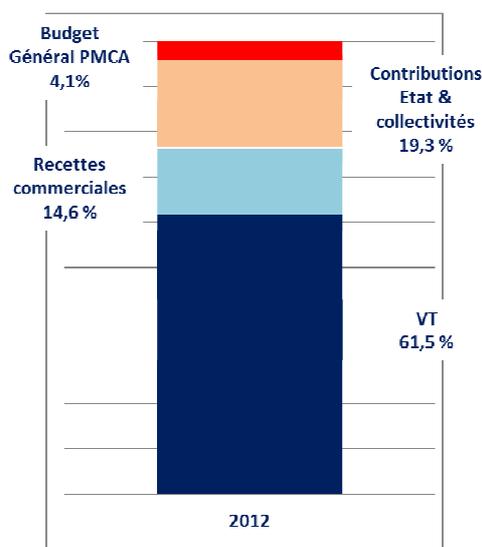


FIGURE 13 : LES SOURCES DE FINANCEMENT DE LA COMPETENCE TRANSPORT DE PMCA (SOURCE : DIRECTION MOBILITES, 2013)

Le Versement Transport (VT) génère donc 61,5 % des financements en 2012. Le taux du VT sur l'agglomération est de 1,45 % au 01/01/2013. Or en 2011, le taux de VT moyen des AOT de plus de 200 000 habitants, sans TCSP en mode lourd, était de 1,64 % contre 1,30 % pour PMCA (cf. annexe 5, p. 83).

Par ailleurs, bien que certaines agglomérations comme Valence affichent des taux inférieurs de l'ordre de 0,5 points de pourcentage, le produit du VT est près de 2,5 fois supérieures avec 30 % de population supplémentaire. De la sorte, l'agglomération de Valence affiche un VT de 144 €/habitant contre 72 €/habitant pour l'agglomération Perpignan-Méditerranée. Ainsi, le rendement du VT est faible au sein

de l'agglomération de Perpignan Méditerranée (cf. figure 15). Ce constat s'explique par le fait que la base taxable du VT, soit la masse salariale²⁸, est peu dynamique, elle augmente de 2,5 % par an depuis 2010, contre 7 à 8 % de 2000 à 2010 (PMCA, 2011). Aussi, afin de contrer ce faible rendement, une hausse du taux du VT est le seul levier possible pour la collectivité. C'est une option dont la légitimité est établie si l'on compare les taux des AOT de plus de 200 000 habitants sans TCSP mode lourd en service en 2013 d'après la figure 14.

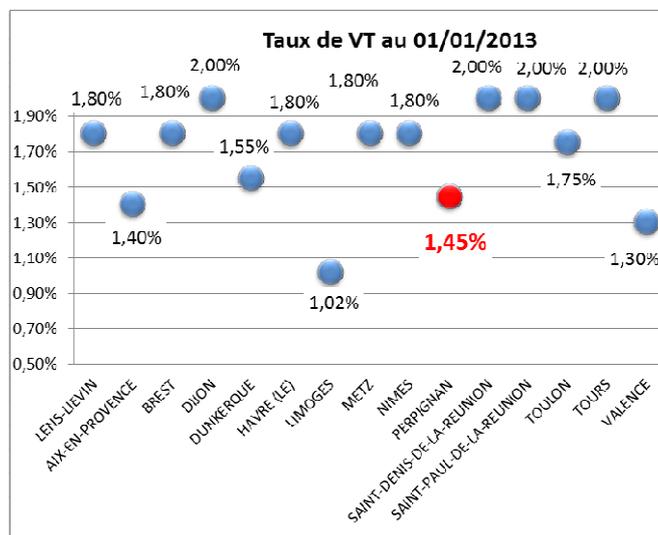


FIGURE 14 : LE TAUX DE VERSEMENT TRANSPORT DE PMCA PAR RAPPORT A D'AUTRES AGGLOMERATIONS MOYENNES (SOURCE : PMCA, 2013)

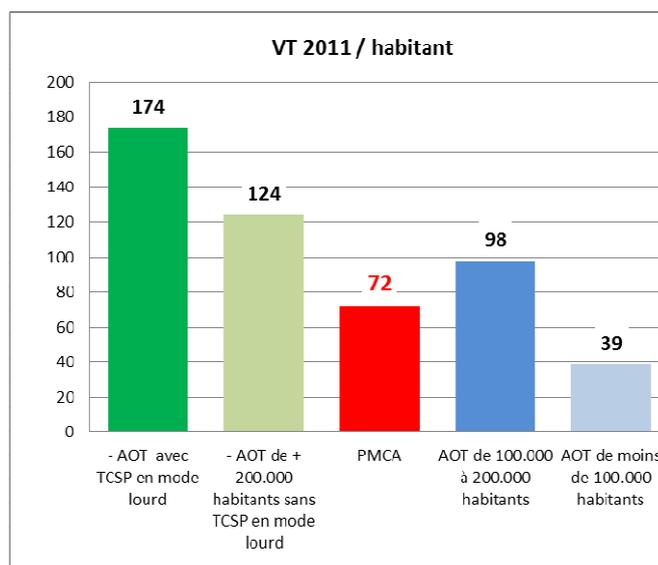


FIGURE 15 : LE RENDEMENT DU VERSEMENT TRANSPORT PAR HABITANT DE PMCA PAR RAPPORT A D'AUTRES AGGLOMERATIONS MOYENNES (SOURCE : PMCA, 2013)

Cependant, le Versement Transport de l'agglomération de Perpignan Méditerranée a fait l'objet d'une charte, intitulée « Des transports urbains au service des entreprises et de leurs salariés » (cf. annexe 6, p. 85) qui régule la hausse de son taux : de 2012 à 2019 un accroissement de 0,05 % par an est projeté.

²⁸ C'est la deuxième variable du VT, après son taux.

Cette dernière a été signée par PMCA, la Compagnie des Transports Perpignan Méditerranée, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Languedoc-Roussillon, l'Union pour les Entreprises (UPE66), la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, la Confédération Générale des PME, la Chambre d'Agriculture, la Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics. Il est supposé que si ce consensus a été accepté par l'agglomération de Perpignan Méditerranée, c'est que la contribution des entreprises et les organismes publics au financement des transports collectifs est déjà majoritaire et donc ne peut être légitimé au regard des entreprises une hausse trop brutale, notamment sans demander un effort aux usagers ou encore à l'ensemble de l'agglomération. *A fortiori*, il faut noter que les entreprises et les organismes publics participent aussi au financement des transports publics à Perpignan à travers la prime transport auprès de leurs salariés, autrement dit le remboursement d'une partie de leur abonnement aux transports collectifs utilisés pour se rendre au travail. Mais en –dehors de toutes ces réflexions, la marge de manœuvre avec le VT demeure de toute façon très limitée au regard de son rendement, c'est ainsi que nous sommes amenés à nous interroger davantage sur le potentiel que peuvent représenter les autres ressources liées au financement de la compétence transport.

3.2.2.2. QUELS LEVIERS FINANCIERS POUR LE PROJET DE RHNS ?

Trois ressources sont distinguées parmi les ressources minoritaires alimentant le budget de l'agglomération (hors emprunt) :

- Les recettes commerciales autrement dit les usagers ;
- Les contributions de l'Etat et des collectivités (Région) ;
- Le budget général de PMCA qui vient abondé le budget annexe transports.

Se sont les contributions de l'Etat et des collectivités qui sont les plus importantes après le VT : 19 %. Puis viennent les recettes commerciales : environ 15 % et enfin le budget principal de PMCA à 4 % (cf. figure 13).

La hausse des recettes commerciales peut être discutée. Elle dépend de deux variables : de la hausse des tarifs d'une part et de l'accroissement des voyages d'autres part. Cependant, il apparaît que la stratégie politique de fidélisation des usagers menée par l'AOTU doit logiquement entraîner une baisse des recettes, sachant qu'actuellement, les titres utilisés sur le réseau sont majoritairement des tickets vendus à l'unité justifiant d'un prix moyen du voyage par voyageur élevé au regard des chiffres nationaux²⁹.

Peut-on autrement influencer sur les contributions de l'Etat et des collectivités (Région) ? Il est difficile de demander de l'aide aux collectivités en dehors des réglementations et des appels à projets. Aussi, la volonté d'y faire appel en participant en ce troisième appel à projets est démontrée. De plus, on distingue déjà la participation du Conseil Général en relation avec le transfert de la compétence des transports scolaires effectués au sein du PTU de l'agglomération.

²⁹ Le prix moyen du voyage pour l'utilisateur est de 0.59 € en 2012 sur le réseau Perpignanais contre 0.46 € à l'échelle nationale (UTP ; 2011). Ces écarts s'expliquent par le fait que les usagers utilisent davantage de tickets vendus à l'unité.

La troisième ressource est bien entendu le budget général de PMCA, n'est-ce pas là un effort qui serait nécessaire : la participation de PMCA apparaît moindre par rapport au budget national. Ce constat va co-confirmer l'hypothèse d'un manque de volonté politique de Perpignan Méditerranée en matière de transport en commun diagnostiqué à travers la faiblesse du portage politique du 1^{er} projet TCSP (cf. partie 1.1.2). C'est là, un levier intéressant qui devrait d'ailleurs fournir à l'Etat une preuve supplémentaire de l'engagement des élus à réaliser les deux projets de lignes nouvelles.

Les premières simulations du budget annexe transports arrêtées au 29 août 2013 viennent confirmer ce diagnostic (cf. annexe 7, p. 89) : pour intégrer les dépenses liées à l'appel à projets plusieurs sources de financement ont été mobilisées. De manière simplifiée, concernant les investissements (dont matériel roulant), c'est bien entendu l'emprunt qui vient alimenter et équilibrer le budget. D'ailleurs, 10 % des investissements (hors matériel roulant³⁰) sont considérés comme couverts par les subventions de l'Etat : cette assiette se base sur celle dont a bénéficié PMCA dans le cadre du 1^{er} appel à projets puisque aucune mention spécifique ne figure sur le cahier des charges du nouvel appel à projets. Puis est envisagée une hausse du taux de VT conforme à la charte signée, et avec en plus une hypothèse d'augmentation de la base taxable de l'ordre de 6 %, supposant par là une reprise économique à rapprocher de la période de 2000 à 2010. Enfin, le levier mobilisé, en cohérence avec l'analyse précédente, est bien entendu le budget général qui devrait, par rapport au 1^{er} appel à projets, venir ré abonder le budget annexe transport de près de 1 000 000 d'euros par pour la section fonctionnement dès 2017.

Ainsi, le budget annexe transport atteint un certain équilibre au travers de ces différents leviers financiers et permet d'affirmer auprès de l'Etat la soutenabilité du projet de RHNS présenté.

³⁰ Cette dépense n'est pas éligible dans le cadre de ce 3^{ème} appel à projets TCSP.

CONCLUSION

L'objectif principal de ce mémoire de stage a été d'analyser la pertinence du projet de Réseau à Haut Niveau de Service de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée (PMCA) présenté à l'appel à projets national « Transports collectifs et mobilité durable ». Etant donné le cadre de réalisation contraint, à savoir les délais de réponse à l'appel à projets, s'est posée la question de savoir en quoi ce projet était la résultante d'orientations politiques. Il pourrait en effet être pensé de prime abord qu'il s'agit uniquement d'une opportunité financière pour l'agglomération perpignanaise.

Afin de répondre à la problématique de ce mémoire, réalisé en lien avec les missions confiées et l'avancement des productions demandées au cours du stage, a été mené un travail d'évaluation de pertinence du projet, sous les angles politique, territorial et financier. Cette analyse a été conduite à partir de documents réglementaires (compte administratif, SCOT ...etc.), d'éléments factuels et de différentes données construites pendant le stage. De cette façon, il a été possible de vérifier les trois hypothèses initialement formulées.

La première hypothèse était la suivante : « le projet de PMCA s'inscrit en cohérence avec les stratégies locales de l'archipel euro-méditerranéen et les orientations nationales étant de fait présenté au troisième appel à projets TCSP. Dans cette mesure, il est supposé qu'il est porté par les élus locaux et présente une véritable pertinence politique ».

La première partie de ce mémoire vient confirmer partiellement cette hypothèse.

Le projet de PMCA est en accord avec les politiques locales en transports publics affichées et poursuivies par la Direction des Mobilités ainsi qu'avec les orientations nationales en transports urbains de personnes considérées au travers des objectifs de ce troisième appel à projets TCSP. Il peut même être perçu comme innovant au regard de l'appel à projets dans la mesure où il propose d'expérimenter des micro-poches de stationnement. En revanche, le portage du projet par les élus apparaît relativement faible, notamment si l'on considère l'historique de la construction de la ligne bus-tram nord-sud. C'est un projet qui semble aujourd'hui peu fédérateur mais dont la réalisation sur le long terme semble toutefois opportune car il est en adéquation avec le projet de territoire de l'agglomération perpignanaise dans ses dimensions urbaines comme sociales ou encore environnementales. Il s'agit d'ailleurs un projet qui semble très intéressant car il répond à des besoins de déplacements domicile-travail communs à l'agglomération et pourrait justement être conçu comme les « ponts de l'archipel Perpignan Méditerranée ». Ce concept d' « archipel » a certes permis de créer la structure intercommunale mais il laisse dominer « un sentiment individualiste » des communes. Effectivement, dans l'idée d'archipel, chaque île correspondant à une commune, le maire conserve une certaine indépendance dans sa prise de décision. Le projet de RHNS a un potentiel fédérateur pour les communes de l'agglomération : il pourrait être conçu comme un liant physique à l'échelle de l'archipel qui présente des densités très contrastées. Aussi, dans cette optique, le projet de Réseau à Haut Niveau de Service doit bénéficier à l'ensemble des communes du territoire c'est-à-dire intégrer véritablement tout le réseau en proposant une restructuration des lignes actuelles autour des lignes de bus-tram, afin de faire de l'axe nord-sud, est-ouest et express, des lignes structurantes.

Or, à ce jour, le projet ne propose pas de revisiter les fonctionnalités des autres lignes du réseau : aucun service de rabattement sur les lignes de bus-tram n'est envisagé. Dans ces conditions, l'emploi de la

terminologie « Réseau à Haut Niveau de Service » représente ce système de TCSP comme une innovation isolée ne bénéficiant qu'aux communes desservies ou situées sur l'aire d'influence des parcs-relais. Des propositions de structuration du réseau autour des lignes de bus-tram seraient à mon sens opportunes ; elles affirmeraient leur rôle structurant défendu dans le dossier de réponse à l'appel à projets, et dont la désignation par l'expression « bus-tram » affiche l'ambition d'un mode lourd de TCSP autrement dit, encore une fois, structurant.

La pertinence politique est en définitive démontrée mais le portage politique, nécessaire à asseoir la faisabilité du projet à court terme, doit être reconsidérée ; ce projet pouvant être la tête de proue du projet de territoire commun aux 36 communes de l'archipel méditerranéen.

Une deuxième partie a permis de confirmer que « le projet de RHNS est justifié, dans le dossier de candidature, par des besoins, notamment de déplacements, exprimés à l'échelle de l'agglomération. Les choix de desserte ont donc été supposément pris en conséquence après l'analyse de variantes ; ce qui permet de penser ce projet comme un choix pertinent au regard du diagnostic territorial ».

Devant cette hypothèse, l'étude des enjeux territoriaux a permis d'affirmer que les projets ont été conçus en cohérence avec les besoins territoriaux. La mise en place de lignes de Bus à Haut Niveau de Service répond effectivement à un besoin de fidélisation de la clientèle actuelle : moins de 2 % des voyages sont effectués avec un abonnement (CFTPM, 2013). C'est concomitant une réponse au besoin de revitalisation du réseau de transports urbains justifié par une fréquentation faible et instable. De plus, le projet permet d'anticiper la demande de déplacements liée à l'accroissement de la population. Il s'agit d'une importante plus-value pour le territoire à la veille de l'arrivée de la ligne à grande vitesse Barcelone-Perpignan ; cela vient densifier et rendre compétitif les transports collectifs perpignanais face à la voiture particulière en alliant des gains de temps et des fréquences augmentées. Aussi, le potentiel de desserte des lignes apparaît important répondant à des besoins sociaux (desserte de 90 % de la population des quartiers prioritaires de Perpignan) et de développement urbain à court et long terme.

Doit être également souligné le fait que ce projet répond à plusieurs types de déplacement domicile-travail au sein de l'agglomération : les parcs-relais desservis par la ligne express en projet doivent permettre de capter des flux en provenance de la première ceinture urbaine (communes résidentielles en périphérie de Perpignan) tandis qu'une desserte de proximité des zones denses est aussi prévue avec les axes nord-sud et est-ouest. Tel qu'il est conçu et présenté dans le cadre de ce troisième appel à projets TCSP, le projet de RHNS apparaît donc pertinent d'un point de vue territorial. Sa conception a intégré les perspectives de développement en proposant des itinéraires à court et long terme. Pour une agglomération moyenne comme Perpignan Méditerranée, où la fréquentation prévisionnelle ne justifie de toute façon pas la mise en place d'un tramway, le choix d'un BHNS apparaît approprié : « il peut contribuer à la structuration de l'agglomération » (CERTU, 2009). Il doit donc être considéré comme un projet à l'échelle de l'agglomération. De plus, n'étant pas fixe comme un mode lourd, il est adaptable et répond parfaitement au profil de l'agglomération perpignanaise, qui prévoit plus de 16 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2020.

Enfin, la troisième hypothèse a été formulée de la sorte : « le RHNS est le résultat de choix en matière de configurations, de niveau de desserte et de matériel roulant. Ces choix sont étudiés pour être

financièrement soutenables à long terme d'un point de vue opérationnel. Plus qu'une opportunité financière, ce projet TCSP démontre donc une pertinence concomitante technique et financière. Il est ainsi supposé être adapté pour une agglomération moyenne comme Perpignan Méditerranée. » Finalement, ce sont de nouvelles questions qui viennent alimenter la réponse à cette hypothèse, si les choix techniques ne sont pas remis en question, la capacité d'autofinancement et la soutenabilité du projet sont interrogés au regard des dépenses supposées par le projet.

A priori, les premières estimations laissent prétendre à un autofinancement d'un point de vue du fonctionnement. Le surplus de recettes généré par le projet devrait en effet couvrir les coûts de fonctionnement.

Cependant, cette conclusion demeure fragile, notamment car la démarche de fidélisation de la clientèle engagée par l'AOTU, laisse supposer une baisse de la recette par voyage à court terme.

Par ailleurs, le déséquilibre du budget annexe transport remet en question la capacité de l'AOTU à investir, en l'état, 32 millions d'euros dans son projet. C'est finalement l'appel au budget principal, pour abonder le budget annexe transport, qui offre une perspective financièrement soutenable à ce projet.

Ces deux conclusions tendent ainsi remettre en question les déclarations du Ministre des Transport au lancement de ce 3^{ème} appel à projets, à savoir la capacité des transports, au travers d'une recherche de compétitivité, à assurer de l'autofinancement. Le dimensionnement du projet ne semble en effet pas être cohérent d'un point de vue financier au regard des objectifs d'autofinancement poursuivis par l'État, pourtant il l'est au regard des besoins territoriaux. Se pose ainsi la question des politiques d'accompagnement de ce projet : en effet, une hausse du niveau de service ne devrait-il pas prétendre à une augmentation de la tarification ? A cette question, se heurte le constat que l'agglomération perpignanaise est marquée par de fortes difficultés sociales notamment sur la ville de Perpignan (18 % des personnes vivent en dessous du seuil de pauvreté), et au-delà que la recette par voyage est déjà plus importante qu'à l'échelle nationale.

Sur cette question de la pertinence financière du projet, une nouvelle perspective ressort du 1^{er} projet de l'Acte III de la décentralisation, actuellement débattu au Sénat, qui vient baisser le seuil de population des communautés urbaines à 250 000. Il permettrait donc à PMCA d'accéder à ce nouveau statut lui conférant ainsi la compétence liée au stationnement, voire une hausse de la Dotations Globales de Fonctionnement. Ce sont donc de nouvelles ressources qui peuvent venir appuyer la mise en œuvre du projet de Réseau à Haut Niveau de Service de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée.

En somme, la pertinence du projet d'un point de vue financier s'appuie sur des projections, *a priori* plutôt positives, qui construisent la soutenabilité du projet.

Ainsi, le projet de Réseau à Haut Niveau de Service de l'agglomération Perpignan Méditerranée apparaît globalement cohérent et pertinent au regard de ses spécificités politiques, territoriales et financières. Il est difficile de prétendre à faire de cette analyse localisée une généralisation à l'ensemble des autres agglomérations moyennes. En revanche, l'analyse de l'intérêt du projet de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée devrait être complétée par une comparaison avec les autres projets d'agglomérations moyennes comparables et présentés à ce 3^{ème} appel à projets TCSP. Cela sera l'objet même du travail du jury qui se réunira pour étudier l'ensemble des candidatures à partir d'octobre 2013.

ENSEIGNEMENTS DU STAGE : ASSISTANCE TECHNIQUE ET COORDINATION

Au-delà d'assister aux échanges avec le délégataire, le fait de réaliser mon stage dans une AOTU a été pour moi l'occasion d'appréhender certaines caractéristiques propres au fonctionnement des collectivités territoriales. J'ai notamment pu cerner les jeux d'acteurs entre le politique et l'administration ; la place des élus dans le circuit décisionnel et l'influence que cela peut avoir sur l'exercice des compétences de la collectivité.

De fait, les élus jouent un rôle clé dans les processus de validation en lien étroit avec les directeurs généraux. Selon moi, l'organisation de Perpignan Méditerranée me paraît plutôt pyramidale. Aussi, toute évolution professionnelle semble largement conditionnée par l'obtention des concours de la fonction publique territoriale.

Par ailleurs, les missions qui m'ont été confiées, et notamment le rôle d'interface auprès des cinq prestataires engagés pour assister l'AOTU dans sa réponse à l'appel à projets, m'a permis de développer certaines compétences en gestion de projet ainsi que des savoir-être. La valorisation des travaux réalisés et des personnes associées m'a semblé être une démarche bénéfique à l'avancement. Le travail d'équipe a aussi été au cœur de mon stage, permettant de faire face à la pression des délais, et d'approfondir les réflexions.

J'ai assuré un rôle de relai auprès de la Direction, et dû m'approprier différents travaux, ce qui m'a permis de m'attacher à tous les points du dossier : politique, technique, économique etc. C'est d'ailleurs en ce sens que mon mémoire illustre bien mon stage et son intérêt. J'ai été amenée à interroger et construire de multiples aspects de la réalisation du projet de RHNS. J'ai assisté ma tutrice de stage ainsi que le Directeur des Mobilités, et les prestataires, ce qui m'a permis de bénéficier des expertises de chacun.

Mon quotidien a été rythmé par des tâches diverses dans l'optique de répondre à l'appel à projets : sorties de terrain (pour l'évaluation de la géométrie des voiries, le positionnement des micro-poches de stationnement etc.), collecte d'informations auprès des différents services (dont ceux de la Ville de Perpignan), traitement de données sur Excel, cartographie, déploiement de méthodologies (pour le calcul de la part modal, la formulation des hypothèses pour l'évaluation socio-économique), rédaction et analyse, etc. Ces différentes tâches m'ont permis de mobiliser de nombreuses connaissances, acquises dans le module « offre de transport » et « politique de transport » du Master TURP.

J'ajouterai que l'intérêt de mon stage est que j'ai dû faire face à différentes difficultés propres aux agglomérations moyennes comme le manque de modèles d'analyse, de données (les enquêtes O-D ne sont pas à la portée financière de nombreuses agglomérations). Or les agglomérations moyennes sont des recruteurs potentiels. C'est donc avec une connaissance de leurs conditions de travail que je m'apprête à postuler à un emploi auprès de ces dernières.

Si mes missions de stage ont été au cœur d'enjeux financiers d'envergure, j'ai pu obtenir du temps pour travailler sur d'autres projets. J'ai notamment assisté le lancement des travaux du parc-relais de St-Estève, faisant appel à des qualités de maîtrise d'ouvrage. J'ai aussi été invitée à assister à différentes

réunions en lien avec l'attribution d'un marché de Bornes d'Informations Voyageurs, aux Commissions Transports, etc. J'ai aussi potentiellement la possibilité de réaliser une étude prospective pour le service « Politiques Alternatives de Déplacements » dans le cadre de la prochaine semaine de la Mobilité.

Enfin, ce stage m'a permis de me projeter dans ma vie professionnelle, c'est-à-dire de mieux définir mon projet professionnel : en effet, je souhaiterai travailler dans la prospective sur un réseau de transports précis afin de suivre l'évolution et de pouvoir m'attacher à différentes facettes : du montage de projets à la mise en œuvre de projets incitatifs ayant trait au management de la mobilité.

BIBLIOGRAPHIE

AURCA (2005). *Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération de Perpignan 2006-2012*. PMCA & AURCA, Perpignan, 146 p.

AURCA (2012). *Plan Local de l'Habitat de l'agglomération de Perpignan*. PMCA & AURCA, Perpignan, 140 p.

AURCA (2013). *Schéma de Cohérence Territoriale de la Plaine du Roussillon, Document d'Orientation et d'Objectifs*. PMCA & AURCA, Perpignan pp. 81-104

CERTU (2009). *Bus à Haut Niveau de Service, Du choix du système à sa mise en œuvre*. Edition du CERTU, Lyon, pp.13-11

CFTPM (2012). *Rapport annuel d'activités*. CTPM, Perpignan, 250 p.

CSE (2011). *116 préconisations citoyennes et perspectives horizon 2012-2015*. PMCA & Ville de Perpignan, Perpignan, pp. 22-26

EQUINEO (2012). *Plan Climat-Energie Territorial 2012-2017*. PMCA, Ville de Perpignan, ADEME & Région Languedoc-Roussillon, Perpignan, pp. 34-90

GART (2013). *3^{ème} Appel à Projet Transports collectifs et mobilité durable, Compte-rendu de la réunion GART-DGITM du 29 mai 2013*. Paris, 17 p.

MVA (2013). *Dossier technique de réponse à l'appel à projets TCSP par PMCA*. Perpignan, 31 p.

PMCA ed. (2009). *Création d'un transport en commune en site propre avec lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). Appel à projets « transport urbains »*. Perpignan, 120 p.

PMCA (2010). *Archipel Perpignan Grenelle 2015*. PMCA & Ville de Perpignan, Perpignan, pp. 24-31

PMCA ed. (2011). *Charte « Des transports urbains au service des entreprises et de leurs projets »*. Perpignan, 4 p.

PMCA ed. (2011). *Délégation de Service Public du transport urbain, Rapport du Président sur le choix du délégataire*. Perpignan, pp. 11-23

PMCA ed. (2011). *DSP Mobilité, Les points clés du prochain contrat*. Perpignan, 18 p.

PMCA ed. (2011). *Présentation du budget Transports Urbains de Perpignan Méditerranée 2012-2014*. Perpignan, 24 p.

PMCA ed. (2012). *Budget Annexe Transport 2013, Document provisoire*. PMCA. Perpignan, 10 p.

PMCA ed. (2013). *Création d'une ligne de bus tram Est-Ouest et d'une ligne express parc-relais centre-ville. Perpignan Méditerranée, Vers un Réseau à haut Niveau de Service, Appel à projets « Transports collectifs et mobilités durables »*, Vers. 14 août 2013. Perpignan, 60 p.

PMCA (2013). *Mobilités et Transports publics, Séminaire des élus de l'Agglomération, 12 juillet 2013, Perpignan, 6 p.*

PMCA ed. (2013). *Programme d'action Agenda 21, Archipel Durable Horizon 2020*. Perpignan, 39 p.

PMCA ed. (2013). *Projet de compte administratif 2012, Commission finances du 25 janvier 2013*. Perpignan, 12 p.

PMCA ed. (2013). *Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération*. Perpignan, 112 p.

Ville de Perpignan (2007). *Plan Local d'Urbanisme, Document d'Orientation d'Aménagement*, vers. 2012. Perpignan, 41 p.

SITOGRAFIE

BHNS. Tramway et Bus à Haut Niveau de Service BHNS en France [en ligne] (page consultée le 10 août 2013). http://www.bhns.fr/IMG/pdf/fiche_12_pertinence_TCSP-2.pdf

BHNS. Dossier de synthèse BHNS par Ville, Rail et Transports [en ligne] (page consultée le 10 août 2013). <http://www.bhns.fr/>

Mobilicités. Appel à projets transport : 5 questions à Frédéric Cuvillier [en ligne] (page consultée le 11 août 2013). http://www.mobilicites.com/fr_actualites_cinq-questions-a-frederic-cuvillier_0_77_2552.html

PMCA. Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée [en ligne] <http://www.perpignanmediterranee.com/>

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Les transports collectifs en site propre [en ligne] (page consultée le 16 août 2013). <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Appel-a-projets-Transports,32418.html>

INSEE. EPCI de Perpignan Méditerranée [en ligne] (page consultée le 25 août 2013). <http://www.insee.fr/fr/methodes/nomenclatures/zonages/zone.asp?zonage=EPCI&zone=200027183>

CTPM. Compagnie de Transport Perpignan Méditerranée [en ligne] <http://www.ctpmperpignan.com/>

TABLE DES MATIERES

Remerciements	3
Introduction	5
Méthodologie générale du mémoire de stage	7
Un sujet de recherche choisi pour mettre en valeur le stage : lien avec les missions confiées ...	7
Problématique et hypothèses.....	8
l'approche retenue et ses limites	9
1. L'émergence du projet de RHNS de Perpignan Méditerranée	11
1.1. Le projet de RHNS : un dérivé des orientations nationales ?	11
1.1.1. Un projet en cohérence avec les ambitions locales ?.....	12
1.1.2. Quel portage politique pour le projet de RHNS ?	15
1.1.3. Quel degré d'adéquation avec les orientations nationales ?	15
1.2. Un projet intégré au projet de territoire de Perpignan Méditerranée ?.....	19
1.2.1. Un résultat des stratégies urbaines et de mobilité	19
1.2.2. ... Associé à la politique de la Ville et de la cohésion sociale et territoriale	24
1.2.3. ... En réponse aux ambitions environnementales ?.....	27
2. Ancrage et adéquation territoriales du Réseau à Haut Niveau de Service conçu par l'agglomération perpignanaise.....	31
2.1. Le RHNS : un projet TCSP approprié aux enjeux locaux ?	31
2.1.1. Une fréquentation en progression, mais à conforter.....	31
2.1.2. Un accroissement démographique continu et une attractivité économique en construction	33
2.2. Le potentiel de desserte du RHNS : quel intérêt pour le territoire de l'agglomération ? ...	34
2.1.1. Le redressement de l'itinéraire de la ligne nord-sud : desserte de zones plus denses	37
2.1.2. La ligne bus-tram est-ouest : des ambitions de desserte à court et long terme	40
2.1.3. La ligne bus-tram express : desserte sociale et attractivité pour les communes du nord de l'agglomération	42
3. Ingénierie financière : « Des Sardines et des Sirènes » dans l'Archipel Méditerranéen	47
3.1. Impacts financiers du projet de Perpignan Méditerranée : des possibilités d'autofinancement ?	48
3.1.1. 32 millions d'euros d'investissement à l'horizon 2020.....	48
3.1.2. Les surcoûts liés à l'offre et au service : un minimum de 2,4 millions par an (Base 2013)	

3.1.3. Un objectif de 12,5 % de part modale TC : 3,6 millions de recettes tarifaires supplémentaires prévisionnelles	51
3.2. Situation financière actuelle et projetée de l'AOTU : quelle est la soutenabilité financière du projet de RHNS ?	52
3.2.1. La précarité de l'équilibre du budget annexe transport de Perpignan méditerranée 53	
3.2.2. Quels leviers pour financer le projet de Perpignan Méditerranée ?	57
Conclusion	61
Enseignements du stage : assistance technique et coordination.....	64
Bibliographie.....	66
Table des matières	68
Liste des tableaux.....	70
Liste des figures	71
Liste des annexes.....	72

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Simulations de Coûts pour une période de fonctionnement du 01/01/2013 au 31/12/2013 (Sources : CFTPM et direction des mobilités)	50
Tableau 2 : Extrait du projet de compte administratif 2012 de la commission finances du 25 janvier 2013 de la communauté d'agglomération perpignan méditerranée : le budget principal.....	54
Tableau 3 : Extrait du projet de compte administratif 2012 de la commission finances du 25 janvier 2013 de la communauté d'agglomération perpignan méditerranée : le budget annexe transports.....	54

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : dates clés de l'appel à projet TCSP et du stage (source : auteure)	7
Figure 2- Les communes membres de PMCA au 1 ^{er} janvier 2013 - Source : SDAT	13
Figure 3 - Le territoire du SCOT Plaine du Roussillon - Source : http://www.scot-roussillon.com/cartes/perimetrescot.png	20
Figure 4 : Schéma directeur de l'axe C.5 du DOO du SCoT Plaine du Roussillon (source : SCoT 2012)	22
Figure 5 : Projet d'aménagement type des stations sur les itinéraires des lignes de bus-tram (source : SDAT, 2013)	26
Figure 6: Fréquentation du réseau (source : Direction des Mobilités, PMCA, 2011).....	32
Figure 7 : Définition de la pertinence du choix du système tcsp en fonction de la fréquentation estimée (source : http://www.bhns.fr/IMG/pdf/fiche_12_pertinence_TCSP-2.pdf)	33
Figure 8: Carte “Le projet de Réseau à Haut Niveau de Service présenté dans le cadre du 3 ^{ème} appel à projets TCSP par la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée (Source : auteure) ».....	36
Figure 9 : La ligne bus-tram nord-sud : préfiguration par la ligne 4 et avancement des travaux (source : pmca, 2013)	38
Figure 10: Potentiel de desserte des projets urbains à court et moyen terme par les lignes express et est-ouest du projet de RHNS de PMCA (source : auteure 2013)	41
Figure 11: Potentiel de desserte des quartiers prioritaires de la politique de la Ville par les lignes express et est-ouest du projet de RHNS de PMCA (source : auteure 2013)	44
Figure 12: Aperçu des véhicules des lignes de bus tram (source : PMCA).....	47
Figure 13 : Les sources de financement de la compétence transport de PMCA (source : direction mobilités, 2013)	57
Figure 14: Le taux de versement transport de PMCA par rapport à d'autres agglomérations moyennes (source : pmca, 2013).....	58
Figure 15 : le rendement du versement transport par habitant de pmca par rapport à d'autres agglomérations moyennes (source : pmca, 2013).....	58

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : « Le réseau de transports collectifs de la CTPM », p. 73

Annexe 2 : « Le cahier des charges de l'appel à projets », p. 74

Annexe 3 : « Estimation et classement des investissements du projet de RHNS », p. 79

Annexe 4 : « Projet de compte administratif 2012 de la Commission Finances du 25 Janvier 2013 », p. 80

Annexe 5 : « Les chiffres clés du Versement Transport de la Direction des Mobilités de PMCA », p. 83

Annexe 6 : Charte « Des transports urbains au service des entreprises et de leurs salariés », p. 85

Annexe 7 : « Projections du budget annexe transports avec RHNS », p. 89

La mobilité durable n'est pas un vain mot : c'est une réalité concrète qui constitue le cœur de la politique des transports de la France.

Parce que, en ville, les habitants ont besoin de solutions de déplacement efficaces et performantes, les territoires doivent travailler « sur mesure » pour répondre à leurs attentes, améliorer desservir les cœurs de ville, comme les quartiers enclavés, les quartiers en souffrance, les quartiers qui se sentent abandonnés.

Parce que la lutte contre le changement climatique est une nécessité, parce qu'elle doit induire un nouveau modèle de croissance, à la fois durable et solidaire, dans la droite ligne de la transition énergétique, dans laquelle la France s'est engagée avec volonté.

Le développement des transports collectifs prend toute sa place dans cette politique globale. Il donne de la liberté aux habitants des villes, il permet de réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, en adaptant au report modal de la voiture particulière vers des modes de transport plus responsables.

L'État a vocation à accompagner les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de leurs projets

de création ou de développement de transports collectifs. Cet appel à projets s'inscrit en conséquence dans la lignée des deux appels à projets qui ont été lancés en 2008 et 2010, mais, cette fois, il ouvre de bien plus larges champs aux collectivités territoriales : il s'agit de porter un regard sur l'intégration des projets de transports collectifs dans les projets urbains, afin de répondre plus globalement à des enjeux environnementaux touchant au cadre de vie et à l'accessibilité, à la qualité de l'air, à la bonne gestion des espaces et à la transition énergétique. Il s'agit de dépasser la simple logique de subvention au kilomètre de métro, de tramway ou de bus, pour adopter les solutions les plus pragmatiques – bus à haut niveau de service, tram-train, vélo, navettes fluviales – adaptées à chaque territoire, afin de donner les clés de la ville durable aux habitants.



Frédéric Cawiller,
ministre délégué auprès
de la ministre de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie,
chargé des transports,
de la mer et de la pêche

Objectifs

L'État participera au financement de projets de création et de développement de transports collectifs, en métropole et dans les outre-mer, ainsi que de projets de mobilité durable dans l'objectif de :

- favoriser le report modal de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants et plus économiques en pétrole, par la recherche d'une meilleure performance du réseau de transport en commun dans son ensemble (au niveau des agglomérations et/ou à une échelle plus large) et d'une plus grande complémentarité avec les autres modes de déplacement (vélo et marche) ;

- encourager un développement durable des territoires où les politiques de déplacement sont pensées en cohérence avec une stratégie d'aménagement globale (notamment avec la densification le long des axes de transport, l'articulation avec les politiques

Sur ce montant, une enveloppe sera spécifiquement réservée pour financer des projets particulièrement innovants en matière de mobilité durable.

La participation de l'État au financement des projets sera prise en charge par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Il est signalé que l'aide financière allouée dans le cadre de l'appel à projets sera exclusive de toute autre subvention versée par l'État.

Destinataires

Le porteur de projet doit être une autorité organisatrice de transports ou un syndicat mixte constitué en application de l'article L1231.10 du code des transports (dit SRU), le cas échéant en association avec d'autres collectivités publiques (autre autorité organisatrice ou gestionnaire de voirie par exemple). Chaque projet doit être présenté par un porteur de projet unique qui, s'il implique la participation de plusieurs maîtres d'ouvrage, sera habilité à en assurer la représentation.

Éligibilité

Projets d'infrastructure

Sont éligibles à l'appel à projets tous projets de création ou de développement de transports collectifs de personnes en France métropolitaine (hors Ile de France) et dans les outre-mer, y compris les études qui s'y rattachent, sous les réserves décrites ci-après et en particulier :

- les projets de construction de lignes nouvelles et/ou d'extension de réseaux : métro, tramway (fer ou pneu), tram, train et bus à haut niveau de service ;

- les projets de renforcement, d'offre, de transport collectif ou d'augmentation de capacité des infrastructures (métro ou tramway) ;

- les projets de nouveaux services de transport urbain ou interurbain (navettes fluviales ou maritimes et transport par câble ou crémaillère hors stations de ski par exemple) ;

- les projets de construction et/ou d'aménagement de parkings à vélos, en interface avec le réseau de transport collectif.

Pour la bonne instruction de l'appel à projets, il est précisé les définitions suivantes :

- un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) est une opération dont le tracé dans les secteurs où les conditions de circulation sont les plus difficiles est réalisé en site propre. La priorité aux feux de circulation doit être recherchée sur le reste du tracé. Il doit constituer une unité fonctionnelle autonome, caractérisée par l'unité et la continuité du niveau de service offert sur toute la longueur de la ligne (système d'exploitation fréquenté, régularité, capacité, etc.), avec l'objectif d'assurer notamment une vitesse commerciale du service particulièrement attractive pour l'usager ;

- un projet de tram, train, doit à la fois circuler en ville sur la voirie urbaine, comme un tramway, et sur les voies du réseau ferré national ou local, comme un tram régional ;

- un projet de parking à vélos doit être d'une taille conséquente (1000 places minimum sur un même site), protégé contre le vol et offrir un accès facilité pour les usagers. La présence, le cas échéant, de services en faveur du vélo (par exemple l'entretien du vélo ou la location) et de systèmes de vente concernant l'un des modes de transport semble de plus en plus appréciée dans l'analyse du projet.



III Projets de mobilité durable

Pourront bénéficier d'une subvention imputée sur l'enveloppe spécifique les projets de mobilité durable qui présentent des actions particulièrement innovantes et en lien avec un réseau de transport en commun. Par exemple :

- ★ les projets d'aménagement destinés à améliorer la performance des réseaux de transport collectif ;
- ★ les projets de mise en œuvre ou d'amélioration de l'information multimodale des usagers des transports collectifs ;
- ★ les projets concourant à un objectif chiffré contractuelisé de report modal et/ou de développement de la mobilité durable. La subvention attribuée sera en conséquence l'objet d'un versement différé au vu de la réalisation de l'objectif prévu, appréciée au travers des résultats d'un audit externe commandité par le porteur du projet.



III Restrictions

Ne sont éligibles que les projets qui, conformément à l'article L. 1112-6 du code des transports, remplissent l'obligation d'accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite prévue par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005.

Ne sont éligibles que les projets dont les travaux débuteront avant le 31 décembre 2016. A cette fin, le quel que le porteur du projet sera juridiquement engagé sur au moins 25% du montant total du projet. Le bénéfice des subventions susceptibles d'être annoncées ou attribuées cessera de plein droit dès lors que cette condition ne sera pas satisfaite.

Ne sont pas éligibles les projets dont les travaux auraient débuté au sens du paragraphe précédent, à la date de lancement du présent appel à projets. L'engagement des travaux de déplacement des réseaux ne fera rien moins que pas obstacle, en soi, à l'éligibilité du projet.

Ne sont éligibles que les études se rattachant à un projet éligible, engagées par des autorités organisatrices de transport urbain dont le périmètre de transport urbain compte moins de cent mille habitants. Seront prises en compte les études d'émergence de projet (études d'opportunité et études d'insertion notamment) jusqu'aux études d'avant projet. Si ces études amènent à remettre en cause l'intérêt du projet, celles-ci pourront néanmoins conserver le bénéfice de l'éligibilité à une subvention de l'Etat, selon le taux arrêté initialement pour le projet.

Sont exclus les projets dont le coût total cumulé par porteur est inférieur à 5M€ (y compris matériel roulant) Pour les projets de services maritimes ou fluviaux, ce plafond est réduit à 3M€ (y compris matériel).

Sont exclus de l'appel à projets les projets ferroviaires (à l'exception des projets de tram train, sous réserve précisée pour l'assiette des dépenses éligibles).

III Clause d'insertion

Les possibilités offertes dans le cadre de la commande publique (articles 14, 30 et 53 du code des marchés publics) doivent être exploitées par les porteurs de projet pour favoriser le progrès social.

Les travaux bénéficiant des subventions allouées au titre de l'appel à projets, mais également les actions de gestion et d'entretien des infrastructures créées ou aménagées, doivent être une occasion d'insérer so

ciatement, et professionnellement des personnes qui connaissent des difficultés d'accès à l'emploi.

Les porteurs de projet devront ainsi définir localement des publics cibles. Dans le cas de projets situés dans des agglomérations comportant des quartiers prioritaires de la politique de la ville, il sera prêté une attention particulière à la présence des habitants de ces quartiers parmi les bénéficiaires.

Les porteurs de projet devront alors :

- ★ réserver 10% du total d'heures travaillées dans le cadre des travaux d'investissement aux publics cibles ;
- ★ réserver 10% des embauches effectuées dans le cadre de la gestion et l'utilisation des infrastructures créées ou aménagées aux publics cibles.

Assiette des dépenses éligibles

III Projets d'infrastructure

À l'exception des frais d'études éligibles sous les réserves précisées ci-avant, l'assiette des dépenses éligibles se limitera exclusivement aux dépenses d'investissement strictement indispensables à la mise en œuvre des projets, hors matériel roulant et acquisitions foncières. Par dépenses d'investissement, il y a lieu d'entendre les dépenses comptablement inscrites en section d'investissement et faisant l'objet d'un amortissement. Les coûts pris en compte devront au moins se fonder sur des études préliminaires.

Pour les projets de transport collectif (métro, tramway, tram train, bus à haut niveau de service, transport par câble ou crémaillère et navettes fluviales ou maritimes) :

Type d'infrastructure	Plafond de l'assiette des dépenses éligibles
Métro	30M€ par km
Tramway, tram, train	20M€ par km
Augmentation de capacité des infrastructures	9M€ par station (métro), 3M€ par station (tramway)
BHNS électrique ou hybride	8M€ par km
BHNS thermique et autre type	5M€ par km
Transport par câble ou crémaillère	20M€ par projet
Station maritime ou fluviale, appointement	0,5M€ par station
Parking à vélos	0,5M€ par parking

★ les dépenses éligibles pourront recouvrir notamment les dépenses d'infrastructure suivantes : plates formes, déplacements de réseaux, ouvrages cyclables de proximité permettant une bonne accessibilité des cyclistes au réseau de transport en commun, systèmes d'alimentation en énergie, systèmes d'information aux voyageurs et de communication, systèmes de priorité aux carrefours, pôles d'échanges multimodaux strictement liés au projet (hors dépenses liées à la partie ferroviaire du pôle), centres de maintenance, appointements, dépenses d'interconnexion entre le réseau ferré et la voirie urbaine pour les tram-trains ;

★ seront notamment exclues les dépenses relatives au matériel roulant (véhicules, cabines et bateaux), aux investissements sur le réseau ferré national ou local, aux acquisitions foncières, aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ainsi qu'à la voirie (hors site propre) et aux espaces publics (hors site propre).

Pour les projets de parkings à vélos :

★ les dépenses éligibles pourront notamment recouvrir : les aménagements cyclables de proximité permettant l'accès des cyclistes aux parkings à vélos, ainsi que ceux relatifs aux éventuels services associés et, le cas échéant, le bâti ou les parties de bâti strictement liées aux projets ;

★ seront notamment exclues les dépenses relatives aux acquisitions foncières, aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ainsi qu'aux espaces publics.

Pour inciter à la maîtrise des coûts et éviter la concubitation du soutien financier de l'Etat sur les projets, les plus coûteux au détriment des projets plus modestes, l'assiette des dépenses éligibles sera soumise aux plafonds précisés dans le tableau ci-dessous.

III Projets de mobilité durable

À l'exception des frais d'études éligibles sous les réserves précitées ci avant, l'assiette des dépenses éligibles se limitera exclusivement aux dépenses d'investissement strictement indispensables à la mise en œuvre des projets de mobilité durable, hors matériel roulant et acquisitions foncières. Les coûts pris en compte devront au moins se fonder sur des études préliminaires.

Pour inciter à la maîtrise des coûts et éviter la concentration du soutien financier de l'Etat sur les projets de mobilité durable les plus coûteux au détriment des projets plus modestes, l'assiette des dépenses éligibles sera plafonnée à 10 M€, par projet.

Calcul de la subvention

Le montant de la subvention sera établi en appliquant un taux à l'assiette des dépenses éligibles, le cas échéant après plafonnement. Le taux de subvention sera déterminé en fonction des caractéristiques des projets et de leur adéquation aux objectifs visés dans l'appel à projets.

III Modalités de calcul communes à l'ensemble des projets

Le taux de subvention sera déterminé à partir d'un taux de base, commun à l'ensemble des projets, qui sera modulé en fonction de l'appropriation faite pour les critères suivants de pondérations identiques :

- * **la qualité et la pertinence techniques du projet**, au regard notamment :
 - de la qualité et de l'attractivité du service assuré par le projet (vitesse, fréquence, amplitude horaire, éléments favorisant la régularité, information multimodale par exemple) ;
 - de la consistance de la desserte assurée (grands équipements, services publics, pôles d'emploi et zones d'habitat par exemple) ;
 - de son insertion dans la politique d'aménagement, d'urbanisme et de rénovation urbaine ;
 - son bilan socio-économique, obligatoire pour les projets d'infrastructure de transport collectif ;

* **l'insertion du projet dans une politique globale de mobilité durable**, qui pourra être notamment appréciée au regard :

- de la politique de déplacement définie à l'échelon local : au-delà du seul projet, il sera tenu compte de la cohérence d'ensemble de la stratégie de mobilité mise en œuvre par le porteur de projet, y compris les modes actifs ;
- du degré d'intégration assurée avec les services de transport organisés par les autres autorités organisatrices de transport billettique intégrées notamment ;
- de l'insertion du projet dans une politique globale d'amélioration de la qualité de l'air (en particulier pour les collectivités ne respectant pas les normes de particules dans l'air) ;
- de l'excellence environnementale du projet ;

- * **un critère de cohésion sociale et territoriale**, qui pourra être notamment apprécié au regard :
 - des efforts mis en œuvre par le porteur de projet pour favoriser l'accessibilité du plus grand nombre aux transports collectifs (mise en place d'une tarification solidaire par exemple) ;
 - du niveau des ressources financières (recettes commerciales, versement transport et subvention) disponibles ou susceptibles d'être mobilisées par le porteur de projet, de manière à garantir une plus juste répartition de l'aide de l'Etat entre les porteurs de projet.

La modulation du taux de base se fera suivant la notation que le comité technique attribuera au projet pour chacun des critères énoncés ci-dessus.

Le comité technique sera notamment composé de représentants des administrations du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, du ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, du ministère de l'Économie et des Finances, du secrétaire général du Comité interministériel des villes (SG CIV), du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), de l'Agence de l'énergie (ADEME), de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et du Groupement des autorités responsables de transport (GART).



III Majoration de taux spécifique au titre de l'objectif de désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Après modulation du taux de base suivant les critères précisés ci-dessus, une majoration supplémentaire, pouvant aller jusqu'à 10 %, sera appliquée aux projets qui contribuent à un renforcement et une amélioration de la desserte et de la traversée des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Cette majoration sera modulée en fonction de la qualité de la desserte (distance, fréquence, amplitude horaire) ainsi que du nombre de quartiers de la politique de la ville de l'agglomération desservis.

Ainsi, à qualité égale entre deux projets, la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville sera un critère de choix discriminant dans le montant de la subvention attribuée.

III Plafonnement de la subvention

Pour éviter la concentration du soutien financier de l'Etat sur les projets les plus coûteux au détriment des projets plus modestes et quel que soit le résultat des modulations ressortant de l'analyse des dossiers, il ne pourra pas être versé à un porteur de projet, tous projets confondus, une subvention excédant 40 millions d'euros (avant majoration spécifique au titre du désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville).

III Confirmation de la subvention

Les montants de subvention qui seront annoncés au terme de l'appel à projets reposeront sur des données et/ou prévisions susceptibles d'évoluer en fonction de l'avancement par la suite de l'instruction des projets. Ils devront en conséquence s'analyser comme le montant maximal d'aide pouvant être attribué. Les montants définitifs des subventions ne pourront ainsi être confirmés, le cas échéant après ajustement, qu'au vu d'éléments stabilisés lors de l'élaboration de la convention de financement conclue entre le porteur de projet, l'Etat et l'AFITF.



Constitution du dossier de candidature

Chaque dossier comportera une présentation précise des objectifs et des caractéristiques du projet, du contexte et de l'environnement d'ensemble dans lequel il s'insère, ainsi que des plans détaillés. Il est attendu, en particulier, pour la notation des projets, une présentation et une justification détaillées des éléments d'appréciation pour chacun des critères précisés ci-dessus.

Pour l'élaboration de leurs dossiers, les porteurs de projet pourront s'appuyer sur les documents méthodologiques du CERTU, disponibles sur le site internet www.certu.fr.

La composition des dossiers est détaillée par type de projet en annexe 1.

Démarche à suivre

Les dossiers de candidature, trois exemplaires sous format papier ainsi que trois exemplaires sous format informatique (CD-ROM ou clé USB), seront adressés par le porteur de projet **avant le 15 septembre 2013** au préfet de région et, pour les collectivités des outre-mer (COM) et de Nouvelle-Calédonie, au représentant de l'État.

Seront également joints aux dossiers de candidature, 20 copies de la fiche de synthèse, des plans couleurs de taille A3 du tracé du projet, du projet dans le réseau de transport collectif de l'agglomération et de la carte de localisation des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Elles seront transmises, par la suite, aux membres du comité technique.

Le préfet de région ou le représentant de l'État compétent s'assurera de la conformité du dossier et de l'éligibilité du projet. Au vu de ces éléments, il transmettra un exemplaire sous format papier et un exemplaire sous format informatique du dossier de candidature, d'une part, à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et, d'autre part, au CERTU. Les 20 copies de la fiche de synthèse et des plans seront transmises à la DGITM.

Le préfet de région ou le représentant de l'État compétent formulera un avis circonstancié sur chaque projet et sur sa cohérence globale avec les politiques de l'État en matière de transports, d'aménagement et de développement durables.

Les résultats de l'appel à projets seront annoncés en décembre 2013.

Vous pouvez télécharger les annexes [ici](#).

Annexes

- Annexe 1 > composition des dossiers de candidature
- Annexe 2 > fiche de synthèse
- Annexe 3 > éléments pour l'évaluation socio-économique des projets
- Annexe 4 > méthodologie pour l'évaluation de l'impact énergie/CO₂ des projets
- Annexe 5 > décomposition des coûts du projet

**Ministère de l'écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**
Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
92 055 La Défense Cedex
Tél. 01 40 81 21 22



www.developpement-durable.gouv.fr

Annexe 4 :

COMPTE ADMINISTRATIF 2012 DU BUDGET PRINCIPAL (chiffres TTC)

Compte	Libellé	TOUS BUDGETS	Mandaté 2012	% réel
	DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	147 890 619,07	131 695 836,40	90,54%
	DEPENSES REELLES	126 876 357,00	126 058 357,40	99,37%
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	6 139 500,00	5 777 890,70	94,11%
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	29 070 000,00	29 068 000,00	99,99%
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS	73 622 115,00	73 621 373,00	100,00%
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	6 707 742,00	6 661 983,23	99,32%
66	CHARGES FINANCIERES	7 132 000,00	7 123 950,02	99,89%
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	4 308 000,00	3 805 160,45	88,33%
	DEPENSES D'ORDRE	20 914 262,07	7 837 481,00	37,48%
023	VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	12 031 262,07	ne s'exécute pas	
042	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	8 880 000,00	7 837 481,00	88,26%

	RECETTES DE FONCTIONNEMENT	147 890 619,07	143 847 718,97	97,27%
	RECETTES REELLES	141 048 283,00	143 847 718,97	101,98%
013	ATTENUATIONS DE CHARGES	150 000,00	202 025,54	134,68%
70	PRODUITS DES SERVICES, DU DOMAINE ET VENTES DIVERSES	12 434 213,00	12 808 379,99	103,01%
73	IMPOTS ET TAXES	85 878 612,00	87 847 528,00	102,29%
74	DOTATIONS ET PARTICIPATIONS	42 395 258,00	42 899 504,57	100,72%
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	90 000,00	128 893,00	143,21%
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	100 000,00	161 387,87	161,39%
	RECETTES D'ORDRE	6 842 336,07	0,00	0,00%
002	RESULTAT FONCTIONNEMENT REPORTE	6 842 336,07	ne s'exécute pas	
042	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	0,00	0,00	

	Resultat de l'exercice 2012 (Recettes - Dépenses)	9 961 880,57
	Resultat de clôture N-1 (2011)	6 842 336,07
	Resultat de clôture 2012 (2012 - N-1)	16 794 216,64

COMPTE ADMINISTRATIF 2012 DU BUDGET PRINCIPAL (chiffres TTC)

Compte	Libellé	TOUS BUDGETS	Mandaté 2012	% réel
D	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	108 931 296,20	73 772 402,68	68,99%
	DEPENSES REELLES	79 042 221,00	53 353 136,03	67,50%
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	309 000,00	308 745,04	99,92%
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 388 000,00	12 523 556,72	93,68%
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	30 000,00	1 512,94	5,04%
204	SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT VERSEES	10 820 000,00	10 616 642,71	98,12%
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	110 000,00	89 820,42	81,65%
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	22 757 721,00	0,00	0,00%
26	PARTICIPATIONS ET CREANCES RATTACHEES A DES PARTICIPATIONS	497 500,00	407 500,00	81,91%
	<i>PPI</i>	<i>31 190 000,00</i>	<i>29 405 356,20</i>	<i>94,40%</i>
9003	PROGRAMME PISTES CYCLABLES	900 000,00	900 000,00	100,00%
9004	AIRES D'ACCUEIL GENS DU VOYAGE	400 000,00	181 694,78	45,42%
9101	PROGRAMME ZONES D'ACTIVITES	1 300 000,00	1 238 312,59	95,25%
9104	PROGRAMME VOIRIE COMMUNAUTAIRE	13 761 000,00	13 730 375,46	99,78%
9106	PROGRAMME BATIMENTS COMMUNAUTAIRES	1 700 000,00	1 519 254,03	89,37%
9107	PROGRAMME PLUVIAL	5 565 000,00	5 564 483,71	99,99%
9108	PROGRAMME DEFENSE INCENDIE	660 000,00	483 259,55	74,35%
9109	PROGRAMMES ENVIRONNEMENTAUX	500 000,00	302 976,72	60,80%
9110	PROGRAMME HYDRAULIQU	4 800 000,00	4 625 132,90	96,36%
9112	PROGRAMME INVEST INFORMATIQUE	574 000,00	369 453,17	64,36%
9113	GESTION INTEGREE ZONE COTIERE	1 000 000,00	490 415,29	49,04%
	DEPENSES D'ORDRE	27 889 074,20	20 418 966,56	73,21%
001	SOLDE EXECUTION SECTION INVESTISSEMENT REPORT	7 491 806,37	ne s'exécute pas	
040	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	0,00	21 698,73	
041	OPERATIONS PATRIMONIALES	20 397 267,83	20 397 267,83	100,00%

R	Libellé	TOUS BUDGETS	Mandaté 2012	% réel
R	RECETTES D'INVESTISSEMENT	108 931 296,20	82 307 294,23	86,40%
	RECETTES REELLES	65 622 766,30	64 152 545,40	97,76%
024	PRODUITS DE CESSIONS D'IMMOBILISATIONS	100 000,00	0,00	0,00%
10	DOTATIONS, FONDS DIVERS ET RESERVES	11 351 210,00	11 381 968,18	100,27%
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	5 380 515,00	3 960 776,71	73,61%
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	48 791 040,30	48 770 203,66	99,96%
9104	PROGRAMME VOIRIE COMMUNAUTAIRE	0,00	39 596,95	
	RECETTES D'ORDRE	41 308 529,90	28 234 748,83	68,35%
023	VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	12 031 262,07	ne s'exécute pas	
040	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	8 880 000,00	7 837 481,00	88,26%
041	OPERATIONS PATRIMONIALES	20 397 267,83	20 397 267,83	100,00%

	Résultat de l'exercice 2012 (Recettes - Dépenses)	18 615 191,64
	Résultat de clôture N-1 (2011)	-7 491 806,37
	Résultat de clôture 2012 (2012 + N-1)	11 123 385,27

COMPTE ADMINISTRATIF 2012 DU BUDGET TRANSPORTS (chiffres TTC)

Compte	Libellé	TOUS BUDGETS	Mandate 2012	% Réal.
D	DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	30 716 392,92	29 220 843,48	95,13%
002	RESULTAT FONCTIONNEMENT REPORTE	739 392,92	ne s'exécute pas	
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	327 500,00	274 203,13	83,73%
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	435 100,00	435 100,00	100,00%
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS	957 000,00	955 307,67	99,82%
023	VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISEMENT	22 800,00	ne s'exécute pas	
042	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	1 691 000,00	1 690 758,75	99,99%
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	25 852 600,00	26 740 218,26	99,57%
66	CHARGES FINANCIERES	686 000,00	125 095,48	18,24%
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	5 000,00	180,00	3,20%
R	RECETTES DE FONCTIONNEMENT	30 716 392,92	27 802 351,06	89,86%
042	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	1 283 000,00	1 198 600,00	93,42%
70	PRODUITS DES SERVICES, DU DOMAINE ET VENTES DIVERSES	11 000,00	11 521,70	104,74%
73	IMPOTS ET TAXES	20 794 000,00	20 539 000,00	98,77%
74	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	8 463 392,92	5 717 550,36	67,56%
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	160 000,00	130 000,00	81,25%
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	5 000,00	5 879,00	113,58%

	Résultat 2012 Recettes - Dépenses		-1 618 492,42
	Résultat N-1 (2011)		-739 392,92
	Résultat 2012 Recettes - Dépenses		-2 357 885,34

Compte	Libellé	TOUS BUDGETS	Mandate 2012	% Réal.
D	DEPENSES D'INVESTISSEMENT	14 561 988,15	8 533 193,15	58,60%
001	SOLDE EXECUTION SECTION INVESTISSEMENT REPORT	3 236 167,18	ne s'exécute pas	
040	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	1 283 000,00	1 198 600,00	93,42%
041	OPERATIONS PATRIMONIALES	270 000,00	270 686,00	100,25%
18	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	1 078 900,00	114 054,09	10,57%
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	144 668,45	50 928,67	35,16%
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	3 157 000,00	3 090 953,71	97,91%
23	IMMOBILISATIONS EN COURS	5 392 052,52	3 807 960,68	70,62%
R	RECETTES D'INVESTISSEMENT	14 561 988,15	14 330 879,02	98,41%
021	VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	22 800,00	ne s'exécute pas	
040	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	1 691 000,00	1 690 758,75	99,99%
041	OPERATIONS PATRIMONIALES	270 000,00	270 686,00	100,25%
10	DOTATIONS, FONDS DIVERS ET RESERVES	359 000,00	900 148,27	250,74%
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	1 283 000,00	1 198 600,00	93,42%
18	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	10 665 168,15	10 000 000,00	93,75%
27	AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	270 000,00	270 686,00	100,25%

	Résultat 2012 Recettes - Dépenses		5 797 685,87
	Résultat N-1 (2011)		-3 236 167,18
	Résultat 2012 Recettes - Dépenses		2 561 518,69

* Ecritures de régularisation en cours (2011 sur 2012)

Sources :

- GART : Tableau de bord VT – Information économique n° 47 – Octobre 2012
- Portail URSSAF – Taux de VT au 1^{er} janvier 2013

Les données de l'observatoire sont traitées à partir de la typologie suivante :

- AOT de plus de 200 000 habitants (37 réseaux) dont
 - . 22 AOT avec TCSP en mode lourd (métro, tramway) en service
 - . 15 AOT sans TCSP en mode lourd en service (**dont PMCA**)
- AOT de 100 000 à 200 000 habitants
- AOT de moins de 100 000 habitants.

Cette fiche, qui complète le tableau de bord mensuel du VT, a pour objet de caractériser la situation de Perpignan Méditerranée au regard des principales données de l'observatoire national du GART (232 AOT, hors Ile de France).

Les principales conclusions (cf. Fiche Info Chiffres clés du VT 2011 jointe) :

1) Taux de VT :

En 2011, le taux de VT moyen des AOT de + de 200 000 habitants était de 1,78%. Pour les réseaux sans TCSP en mode lourd, le taux moyen était de 1,64% (1,88% pour les AOT avec TCSP en mode lourd en service), contre 1,30% pour PMCA.

Les données actualisées du portail national URSSAF (taux au 01/01/2013) confirme le constat 2011 : taux moyen de 1,70% pour la strate de Perpignan contre 1,45% pour PMCA.

3 AOT de plus de 200 000 habitants ont un taux de VT inférieur à PMCA : Aix en Provence (1,40%), Valence (1,30%) et Limoges (1,02%).

2) Produit de VT :

Le produit de VT de PMCA est significativement inférieur à la moyenne des réseaux comparables (18,5 M€ en 2011 contre 66,7 M€ pour l'ensemble des Agglo de plus de 200 000 habitants et 33,8 M€ pour celles sans TCSP lourd en service).

A titre d'exemple :

Autorité organisatrice	Population 2011	Taux de VT 2011	Produit du VT en 2011	VT / habitant	VT / habitant au taux de 1%	Taux de VT au 01/01/2013
AIX-EN-PROVENCE	363 684	1,40%	52 435	144	103	1,40%
PERPIGNAN	256 607	1,30%	18 542	72	56	1,45%

Le montant de VT perçu se situe plutôt dans la strate des Agglo de 100 à 200 000 habitants.

3) Rendement du VT :

Notre territoire se caractérise par un faible rendement de VT :

- 72 €/habitant, contre 154 € pour l'ensemble des Agglo de + 200 000 habitants et 124 € pour les Agglo sans TCSP lourd en service

Ramené au taux de 1%, de déficit est encore plus net avec 56 €/habitant contre plus de 70 € pour l'ensemble des autres catégories.

⁽¹⁾ *Le rendement du VT est mesuré par les ratios :*

- *Recettes VT/habitant au taux en vigueur*
- *Recettes VT ramenées au taux de 1% /habitant, afin de neutraliser l'impact du taux de VT en vigueur.*

CHARTRE

« DES TRANSPORTS URBAINS AU SERVICE DES ENTREPRISES ET DE LEURS SALARIES »

Dans le cadre de sa politique de mobilité durable, Perpignan Méditerranée développe une politique de transports en commun volontariste qui entend :

- Diminuer l'impact des transports sur l'environnement et la santé des populations, en créant les conditions d'une diminution du trafic automobile
- Conforter l'attractivité économique d'un territoire communautaire accessible, la mobilité des personnes et des marchandises s'affirmant aujourd'hui comme une composante de la performance globale des entreprises
- Assurer le droit à la mobilité pour tous, en développant notamment une offre de transport accessible au plan économique et permettant de redistribuer du pouvoir d'achat.

Perpignan Méditerranée s'est engagée dans un projet qui a l'ambition de changer d'échelle en matière de transports urbains avec :

- La réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) comprenant la création de 20 km de lignes de bus-tram pour un investissement de 57M€
- Le lancement d'un nouveau contrat de DSP Transports 2012 – 2019, avec un nouveau réseau et de nouveaux services pour un objectif ambitieux, doubler la fréquentation et atteindre 16 millions de voyageurs à la fin du contrat.

Pour mener son projet à terme et atteindre les objectifs fixés, Perpignan Méditerranée doit assurer l'équilibre du budget Transport sur l'ensemble de la période 2012-2019. Le versement transport (VT) est, conformément à la Loi, la principale ressource permettant de financer le fonctionnement et le

développement de l'offre de transports publics sur le territoire de Perpignan Méditerranée.

Conscients des enjeux liés au développement des transports publics sur le territoire de l'Agglomération comme de la nécessité de préserver le fonctionnement économique des entreprises dans une période de crise, Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération d'une part et les représentants des entreprises et des chambres consulaires d'autre part sont convenus de signer la charte intitulé « *Des transports urbains au service des entreprises et de leurs salariés* ».

Cette charte présente :

- les engagements de Perpignan Méditerranée, autorité organisatrice des transports urbains, visant à adapter et développer l'offre de transport en commun en fonction des besoins des entreprises et de leurs salariés. Perpignan Méditerranée mettra en œuvre ces engagements directement ou par l'intermédiaire de son entreprise délégataire, la Compagnie des Transports Perpignan Méditerranée (CTPM) ;
- les conditions de financement du budget transport de Perpignan Méditerranée et l'évolution du taux du versement transport payé par les employeurs de plus de 9 salariés ;
- les engagements de Perpignan Méditerranée visant à développer l'information et la communication Transport auprès des entreprises, en lien et avec le concours des organisations professionnelles et consulaires ;
- les modalités d'organisation retenues pour un suivi partenarial du service des transports urbains et de son financement.

13 engagements

pour des transports urbains au service des entreprises et de leurs salariés

- 1** Assurer le développement de l'offre de transport, conformément au calendrier et aux objectifs du contrat de DSP Transport 2011-2019 de Perpignan Méditerranée :
 - 2012 : nouveau réseau et nouveaux services
 - 2013 : les véhicules bus-tram sur la 1^{ère} ligne Est-Ouest
 - 2015 : le réseau « cible » avec la 2^{ème} ligne bus-tram Nord - Sud
- 2** Adapter les services aux besoins de déplacements des employeurs et de leurs salariés. Cette adaptation peut concerner notamment les itinéraires de lignes, les points d'arrêt, les horaires, les fréquences de passage, l'amplitude de fonctionnement.
- 3** Diffuser et assurer la promotion de la tarification Entreprise en vigueur auprès des employeurs du territoire (148,50 € l'abonnement nominatif libre circulation 365 jours, une gamme complète d'abonnements 30 jours et carnets 10 voyages)
- 4** Diffuser l'information sur la démarche de Plan de Déplacements Entreprise (PDE), proposer un appui méthodologique aux employeurs qui souhaitent s'engager dans un projet de PDE et animer le Club Employeurs PDE sur le territoire de l'Agglomération.
- 5** Prendre en charge 30% du coût de réalisation des Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) engagés sur le territoire de l'Agglomération.
- 6** Intervenir auprès des autres autorités organisatrices de transport (Département, Région) pour favoriser la mise en cohérence et l'articulation des différentes offres de déplacements et promouvoir l'intermodalité au bénéfice des employeurs et de leurs salariés.
- 7** Mettre à la disposition des employeurs l'ensemble de l'information sur l'offre de transport en commun. Réaliser et diffuser un support d'information spécifique sur le bus dans les déplacements domicile-travail, la tarification Entreprise, etc...
- 8** Assurer, pour les employeurs qui en font la demande, des temps de présence en entreprise (information, conseil, vente de titres, ...).
- 9** Développer, en partenariat avec les organisations professionnelles et les chambres consulaires, l'information sur l'offre de transports en commun auprès des entreprises et des salariés.
- 10** Assurer la transparence sur le financement du service public des transports urbains par l'organisation d'un budget annexe Transport.

11 Pour :

- faire face à l'ensemble des engagements de sa politique de mobilité et assurer l'équilibre de son budget Transport sur la période 2012-2019 ;
- préserver le fonctionnement économique des entreprises ;
- garantir une bonne information des chefs d'entreprises et leur permettre d'anticiper l'évolution de leurs charges ;

Perpignan Méditerranée s'engage à faire évoluer de façon progressive le taux du versement transport institué sur son territoire : taux de VT de 1,40% en 2012, augmentation de 0,05% par an, de 2013 à 2018.

	2012	2013	2014	2015
Taux de VT	1,40%	1,45%	1,50%	1,55%
	2016	2017	2018	2019
Taux de VT	1,60%	1,65%	1,70%	1,70%

Cet engagement vaut pour les conditions économiques retenues pour réaliser la projection sur la période 2012-2019, à savoir :

- une évolution de la base taxable (masse salariale) du versement transport de + 4% par an
- un taux d'inflation de + 2% par an
- une actualisation du contrat de DSP Transport de + 3% par an
- un taux d'actualisation des prix des marchés de travaux et d'équipement + 2% par an
- un emprunt à taux fixe de 5% sur 25 ans.

La projection budgétaire réalisée prend également en compte la participation financière mise à la charge du Conseil

Général pour financer le transfert de la compétence transport scolaire à PMCA, conformément à la décision du Conseil d'Etat en date du 12 octobre 2011.

Toute remise en cause significative des conditions économiques évoquées ci-dessus est susceptible d'entraîner la modification des conditions d'équilibre du budget transport de Perpignan Méditerranée et, de ce fait, la programmation prévisionnelle du taux de versement transport.

- 12** Dans le cadre de la charte « *Des transports urbains au service des entreprises et de leurs salariés* », il est proposé d'instituer un **Comité de Suivi Partenarial** composé des représentants de Perpignan Méditerranée et des institutions signataires.

Ce comité se réunira semestriellement. Il assurera le suivi de l'ensemble des engagements listés ainsi que l'exécution du budget Transport.

- 13** Cette charte entrera en vigueur en 2012. Son application fera l'objet d'une évaluation à la fin de l'année 2014 et à l'issue de chaque période de 3 ans, avec une clause de revoyure permettant de modifier à cette occasion les engagements pris, notamment en ce qui concerne l'augmentation prévisionnelle du versement transport.

Perpignan Méditerranée
Communauté d'Agglomération



La Compagnie des Transports Perpignan
Méditerranée

L'Union pour les Entreprises (UPE66)

La Confédération Générale des PME

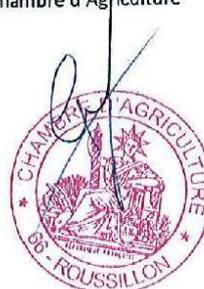
La Fédération du Bâtiment et des Travaux
Publics

La Chambre de Commerce et d'Industrie

La Chambre des Métiers et de l'Artisanat

La Chambre de Commerce et d'Industrie de
Région Languedoc-Roussillon

La Chambre d'Agriculture



Annexe 7 :

AAP3 - Budget Annexe Transport - Prospective financière 2012 - 2019
VO - 29/08/2013



PRESENTATION BUDGETAIRE - M43	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
en k€								
RECETTES DE FONCTIONNEMENT	33 368	32 444	35 544	37 901	40 423	42 021	45 114	266 816
042 Quote part subventions d'investissement virée au résultat	294	296	2 903	2 976	1 525	148	671	8 814
70 Vente de produits	17	17	17	17	18	18	18	122
73 Impôts et taxes (VT)	22 100	23 777	25 569	27 843	30 816	33 788	36 355	200 247
74 Participations et subventions d'exploitation (dont transfert TS)	9 314	6 924	6 924	6 924	6 924	6 924	6 924	50 860
74 Transfert budget général	1 513	1 300			1 000	1 000	1 000	5 813
75 Autres produits de gestion courante	130	130	130	140	140	143	146	958
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	33 368	32 444	35 544	37 901	40 423	42 021	45 114	266 816
002 Résultat antérieur reporté	2 094							2 094
011 Charges générales	334	341	347	354	361	369	376	2 482
012 Charges de personnel	466	475	485	494	504	514	525	3 463
014 Atténuation de produits (AC Transport et remboursement VT)	907	907	907	907	907	907	907	6 350
042 Dotations aux amortissements	2 023	1 812	1 951	1 809	2 536	3 413	3 565	17 109
65 DSP	26 094	27 399	29 344	30 811	32 352	33 969	35 668	215 637
65 Autres charges de gestion courante	850	300	306	312	318	325	331	2 742
66 Charges financières	600	709	832	1 252	1 822	1 731	1 637	8 582
023 Virement à la section d'investissement	0	502	1 372	1 960	1 622	794	2 106	8 356
	0,0%	1,5%	3,9%	5,2%	4,0%	1,9%	4,7%	3,1%
								1 194
DEPENSES D'INVESTISSEMENT	11 239	9 166	23 668	29 553	27 907	10 249	14 612	126 395
040 Subventions d'équipement transférées au compte de résultat	294	296	2 903	2 976	1 525	148	671	8 814
Dont 3ème AAP			836		1 525	148	671	3 180
41 Opérations patrimoniales (transfert droits à déduction TVA)	978	749	1 086	747	1 760	995	881	7 195
16 Emprunt	800	980	1 172	1 679	2 374	2 450	2 451	11 906
2031 Etude & ingénierie	675	150	153	806	2 141	209	943	5 077
Dont 3ème AAP			650		2 141	209	943	3 942
2181 Matériel de transport	4 292	2 400	4 790	3 100	10 400	3 420	3 480	31 882
Dont 3ème AAP					7 040			7 040
2111 Acquisition de terrains		400						400
2314 Aménagement dépôt et équipement réseau	385	1 134	540	440	336	342	348	3 526
2315 Installations techniques et équipements bus-tram	418	424	377	267	363	37	79	1 965
Dont 3ème AAP			215		310	37	79	641
2318 Opérations d'aménagement bus-tram	1 717	1 418	11 087	18 122	8 809	850	3 934	45 936
Dont 3ème AAP			4 784	8 809	850	3 934		18 376
2318 P+R	1 068	579	912	756	0	1 596	1 624	6 535
2318 Autres aménagements	612	636	648	660	200	201	202	3 159
RECETTES D'INVESTISSEMENT	11 239	9 167	23 668	29 553	27 907	10 249	14 612	126 395
001 Reprise du résultat antérieur reporté	1 859							1 859
021 Virement de la section de fonctionnement	0	502	1 372	1 960	1 622	794	2 106	8 356
040 Dotations aux amortissements	2 023	1 812	1 951	1 809	2 536	3 413	3 565	17 109
041 Opérations patrimoniales (matériel de transport)	978	749	1 086	747	1 760	995	881	7 195
10222 FC TVA	507	359	1 869	3 113	1 805	203	809	8 665
13 Subventions d'équipement	294	296	2 903	2 976	1 525	148	671	8 814
Dont 3ème AAP			836		1 525	148	671	3 180
27 TVA Transfert droit à déduction	978	749	1 086	747	1 760	995	881	7 195
16 Emprunt	4 600	4 700	13 400	18 200	16 900	3 700	5 700	67 200

CHAÎNE DE L'EPARGNE	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produits de fonctionnement courant	33 368	32 444	35 544	37 901	40 423	42 021	45 114
Dépenses de fonctionnement courant (hors intérêts)	28 650	29 422	31 389	32 879	34 443	36 084	37 807
EXCEDENT BRUT COURANT	4 718	3 023	4 154	5 021	5 980	5 937	7 308
EPARGNE DE GESTION	4 718	3 023	4 154	5 021	5 980	5 937	7 308
Intérêts	600	709	832	1 252	1 822	1 731	1 637
EPARGNE BRUTE	4 118	2 314	3 323	3 770	4 158	4 206	5 671
Capital	800	980	1 172	1 679	2 374	2 450	2 451
EPARGNE NETTE	3 318	1 334	2 151	2 090	1 784	1 756	3 220
Reprise du résultat antérieur reporté	-2 094						
EPARGNE NETTE CORRIGEE	1 223	1 334	2 151	2 090	1 784	1 756	3 220

RECETTES D'INVESTISSEMENT (hors emprunt)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
FC TVA	507	359	1 859	3 113	1 805	203	809
Subventions d'équipement	294	296	2 903	2 976	1 525	148	671
TVA Transfert droit à déduction	978	749	1 086	747	1 760	995	881
AUTOFINANCEMENT DISPONIBLE	3 002	2 738	8 009	8 927	6 873	3 103	5 581

DEPENSES D'INVESTISSEMENT (hors dette)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
040 Subventions d'équipement transférées au compte de résultat	294	296	2 903	2 976	1 525	148	671
2031 Etude & ingénierie	675	150	153	806	2 141	209	943
2181 Matériel de transport	4 292	2 400	4 790	3 100	10 400	3 420	3 480
2111 Acquisition de terrains	0	400	0	0	0	0	0
2334 Aménagement dépôt et équipement réseau	383	1 134	340	440	336	342	348
2315 Installations techniques et équipements bus-tram	418	424	377	267	363	37	79
2318 Opérations d'aménagement bus-tram	1 717	1 418	11 087	18 122	8 809	850	3 934
2318 P+R	1 068	579	912	756	0	1 596	1 624
2318 Autres aménagements	612	636	648	660	200	201	202
BESOIN DE FINANCEMENT RESIDUEL	-6 460	-4 700	-13 400	-18 200	-16 899	-3 700	-5 700
001 Reprise du résultat antérieur reporté	1 859	0	0	0	0	0	0
EMPRUNTS NOUVEAUX	4 600	4 700	13 400	18 200	16 900	3 700	5 700
VARIATION DU SOLDE GLOBAL	0	0	0	0	1	0	0

Endettement estimé (capital restant dû au 31/12 de l'année n) 16 829 20 195 31 444 47 554 62 670 64 614 67 093

DETTE	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
INTERETS							
Emprunt CA Sud-Med 00357773 juil 2012	234	226	213	200	186	171	156
Emprunt CA Midi-Pyr 00367963 déc 2012	223	211	195	180	164	149	133
Emprunt DEXIA Crédit Local	143	112	103	95	86	77	68
Emprunts nouveaux :							
(1) Emprunt 2013		161	155	149	143	137	130
(1) Emprunt 2014			165	159	153	146	140
(1) Emprunt 2015				469	452	435	417
(1) Emprunt 2016					637	614	591
(1) Emprunt 2017						592	571
(1) Emprunt 2018							130
TOTAL INTERETS	600	709	832	1 252	1 822	1 731	1 637
(1) CAPITAL							
(1) Emprunt CA Sud-Med 00357773 juil 2012	238	249	261	274	288	303	240
(1) Emprunt CA Midi-Pyr 00367963 déc 2012	335	333	333	333	333	333	333
Emprunt DEXIA Crédit Local	228	235	243	252	260	269	279
Emprunts nouveaux :							
(1) Emprunt 2013		163	168	174	180	187	193
(1) Emprunt 2014			166	172	178	184	191
(1) Emprunt 2015				474	490	508	525
(1) Emprunt 2016					644	666	689
(1) Emprunt 2017						598	619
(1) Emprunt 2018							131
TOTAL CAPITAL	800	980	1 172	1 679	2 374	2 450	2 451
REMBOURSEMENT DE LA DETTE	1 400	1 689	2 004	2 931	4 196	4 181	4 087

(1) Hypothèse d'emprunt à 3,50% sur 20 ans