



## Collectif Citoyen Mer et Terres d'Opale

### Compte-rendu de la réunion « Transports » tenue à la COMMUNAUTE DE COMMUNES MER ET TERRES D'OPALE le 17 janvier 2005

En présence des représentants :

**Du Collectif Citoyen**  
**De la Communauté de Communes**  
**Du Conseil Général**  
**Du Conseil Régional**  
**De la municipalité d'Etaples**  
**De la municipalité de Cucq**  
**De la municipalité du Touquet**  
**Des transports Dumont**  
**De la SNCF**

#### **OBJET DE LA REUNION**

##### **Pourquoi ?**

Interpellé sur le fond et sur la forme de la présente réunion, J.C. NEBOUT, Président du Collectif Citoyen, s'explique. Suite à la proposition du Collectif d'une rencontre sur le thème des transports au sein de la Communauté de Communes, la Vice-Présidente, par courrier en date du 11 octobre 2004, avait laissé le soin au Collectif d'organiser une telle réunion. Mme MARGUERITTE indiquait qu'il était possible d'organiser le débat dans les locaux de la Communauté de Communes, en présence notamment de représentants des Cars DUMONT et du Conseil Général. Il était précisé que la question du service public de transport serait étudiée ultérieurement par la Commission « Services de Proximité » dans le cadre de l'élaboration du SCOT.

##### **Point de départ**

Suite à la rédaction et à la diffusion d'une étude transports rédigés par le Collectif mais portant essentiellement sur l'axe Etaples-Le Touquet, son Conseil d'Administration avait jugé intéressant d'en faire un point de départ pour un examen plus global au niveau de la Communauté de Communes. Le but se proposait de mesurer, par l'intermédiaire des Maires, les besoins – ou l'absence de besoins – de leurs administrés en matière de transports au sein de la Communauté de Communes.

##### **Intérêt**

Certains invités prévenus depuis peu (et ne connaissant pas le dossier du Collectif) n'ont pu se préparer suffisamment. Il est convenu néanmoins, quitte à lui donner un caractère plutôt informel, que la réunion puisse être tenue avec profit en raison des diverses compétences réunies autour de la table.

Il faut noter par ailleurs que la CCMTO, organisation jeune mais qui a déjà pris en charge de substantiels dossiers (ordures ménagères, TPU) n'a pas encore mis le sujet des transports au premier plan de ses préoccupations. C'est un dossier évidemment important, à traiter en temps et en heure.

## **Participants**

Après présentation du Collectif Citoyen (créé en 2001 suite à la mise en place du tri sélectif et se préoccupant de toutes questions d'environnement et d'aménagement urbain) et un tour de table des participants, certains font remarquer l'imprécision relative aux invitations et aux fonctions des personnes présentes (élus ou techniciens ?). Il est donc recommandé que les prochaines réunions fassent preuve de plus de méthodologie afin de mieux définir le profil des invités : les techniciens se réunissant pour dresser un état des lieux, les élus se réunissant lorsqu'un projet est au point.

## **SUJETS DE REFLEXION ET PROPOSITIONS**

Les idées mises en avant par le Collectif peuvent se résumer comme suit, étant entendu qu'il est difficile de dénoncer les excès de la voiture individuelle sans favoriser simultanément le développement des transports en commun :

- Réaliser des enquêtes au sein de chaque commune pour mieux appréhender les besoins, notamment des personnes âgées ou handicapées, dont on peut craindre qu'elles hésitent parfois à se faire soigner, par manque de moyens financiers (visites au CHAM de Montreuil, au CHR de Boulogne, dans les laboratoires d'analyses et de radiologie d'Étaples)
- Faciliter les activités extra-scolaires des jeunes en cas de difficultés de transport
- Améliorer les liaisons entre domicile et SNCF, gare d'Étaples en particulier
- Appliquer des solutions à dimensions plus humaines (transports à la demande, conventions taxis)
- Mettre en place une coordination inter-communautaire pour mutualiser les moyens de transport
- Centraliser les appels par numéro vert avec prévisions de circuits (marchés, foyers 3<sup>e</sup> âge...)
- Favoriser les énergies non polluantes
- Requalifier certains arrêts existants (meilleure signalétique, informations en anglais), améliorer les campagnes de communication pour qu'un maximum de voyageurs potentiels soit informés
- Créer des voies en site propre, notamment au niveau du Pont rose, pour faciliter l'écoulement des véhicules prioritaires lors des périodes de grande affluence (ré-étude des aires de stationnement ?)

## **ECHANGES ET DISCUSSIONS**

### **Compétences**

Le domaine des transports publics étant très encadré par les textes, les communes ne sont pas en mesure d'organiser comme elles le souhaitent leur propre compétence. En ce qui concerne les communes de la CCMTO, classées non urbaines, l'autorité compétente est le Conseil Général alors que les relations extra-communautaires, comme les TER, relèvent du Conseil Régional. Petit exemple récent : l'arrêt Thalasso mis en place sur sollicitation du Collectif au Touquet. L'opportunité a été décidée par le Conseil Général, la commune prenant en charge la signalisation au sol.

### **Niveaux d'autorité**

Depuis la loi SRU de 2002, il existe 3 niveaux d'autorité en matière de transports publics. Ils font toujours intervenir un couple « assemblée d'élus - transporteur » :

- Les communautés urbaines ou d'agglomération (tramways, autobus)
- Les départements (transports scolaires, liaisons interurbaines) sans compétence en matière ferroviaire et faisant donc appel essentiellement aux autocars (transporteurs privés mis en concurrence)
- Les régions, responsables des TER et décisionnaires quant au niveau de service public à offrir en liaison avec l'exploitant, la SNCF.

## **Vocation des services de transports**

Il faut distinguer les transports publics généralisés de ceux à vocation sociale car il peut se produire un problème dès lors qu'un transport ciblé s'étend au point de pouvoir impacter un segment plus large de la population. Il convient de réfléchir par conséquent à une telle éventualité avant la création de tout nouveau service car ce n'est pas parce qu'un moyen de transport a du succès qu'il devient rentable. Un TERGV plein ne s'autofinance pas, ne serait-ce qu'en raison du nombre de « tarifs réduits » qui l'utilisent, les recettes pouvant ne couvrir qu'un quart des dépenses.

## **Deux réserves**

Les voies en site propre présentent un intérêt certain. Cependant leur réalisation pratique, très dépendante des conditions locales, représente un coût, compensable au moins partiellement par les avantages de circulation en résultant (encombrements réduits, pollution, dégradation chaussée, ...)

Concernant les services de transport à la demande (personnes âgées, soins médicaux, etc.) certaines expériences se sont révélées non concluantes et ont dû être arrêtées, faute de demande suffisante. On peut cependant souligner que certaines villes ou villages sont dotées, avec succès, de tels dispositifs.

## **Gare d'Etaples – le Touquet**

On constate parfois des insuffisances en matière de communication, certains services n'étant pas encore assez connus, ainsi par exemple les 3 trains du matin entre Etaples et Lille (trajet en 1h35), même si leurs liaisons avec les cars depuis le Touquet ne sont pas optimales.

Il existe en effet un problème général de correspondances des cars avec les trains, qui n'ont pas toujours lieu au moment le plus opportun. Ce problème n'est pas facile à régler car hormis les liaisons spécifiques entre Etaples et le Touquet, les autocars sont tributaires des trajets entre Boulogne et Berck et de leurs nombreux arrêts. La solution serait peut-être à rechercher du côté de moyens de transport complémentaires, conventions avec les taxis par exemple, d'autant plus que la compagnie DUMONT a été amenée à réduire le nombre de rotations hors période estivale en raison du faible nombre de voyageurs à certains moments avec, comme conséquence, des cars quasiment vides.

Il faut reconnaître que le point de départ ou la destination finale des voyageurs transitant par la gare n'est guère connu avec précision. La SNCF qui connaît, bien entendu, les points d'arrivée ou de départ « rail » ne se préoccupe pas particulièrement des points « route ». Une difficulté supplémentaire survient en période d'affluence routière, les cars venant du Touquet pouvant subir des retards inhabituels que, bien entendu, les trains au départ d'Etaples n'ont pas à connaître (d'où l'intérêt accru d'une voie en site propre sur le Pont rose...).

Point de détail marquant auprès des visiteurs et touristes : la malpropreté du souterrain de la gare !

## **Modernisation de la ligne Etaples-Boulogne**

Cette modernisation pourrait être à l'origine de besoins nouveaux et concerne en particulier l'électrification de la section Etaples-Boulogne prévue pour 2007-2008 (distincte de l'électrification de la section Etaples-Amiens qui dépend du Conseil Régional de Picardie). Elle n'aurait pas, a priori, pour effet de raccourcir le temps de trajet. Il existe un projet de liaison Paris-Londres par Amiens, mais sa mise en œuvre est du ressort de l'Etat et non de la Région, laquelle n'a pas non plus de pouvoir de décision concernant les horaires des trains Paris-Boulogne, sur lesquels pèse d'ailleurs une incertitude dans les années à venir à cause des impératifs de rentabilité imposés à la SNCF.

Il est certain que si Etaples devient tête de ligne dans l'avenir, il y aura nécessité de mieux aménager les horaires des cars en correspondance.

### **Rôle de la CCMTO**

La Communauté de Communes a certainement un rôle à jouer pour détecter les manques ou les doublons existants entre les champs d'action respectifs du Conseil Général et du Conseil Régional. La nécessité d'approfondir certaines questions apparaissant clairement, il y a donc lieu de mettre en place des réunions de travail avec les techniciens avant de soumettre aux élus les synthèses préalables aux décisions, tout en prenant conscience de l'étendue des interactions et des interférences entre les différentes solutions et les différents acteurs communautaires et extra-communautaires.

### **Transports scolaires**

Il est à signaler que le coût des transports scolaires représente à lui seul un poste particulièrement important. Au collège d'Etaples par exemple, la dotation du Conseil Général nécessaire au transport du tiers seulement des élèves s'est révélée équivalente à la dotation nécessaire pour le fonctionnement du collège lui-même.

### **Définition des besoins**

Il est de toute façon indispensable de déterminer de façon très exacte les besoins de la population, les études nécessaires, accompagnées de comptages précis et menées par des cabinets indépendants, pouvant être éventuellement financées par les Conseils (coût moyen d'une étude 60.000 €).

La CCMTO a déjà procédé à une enquête de ce type au moyen de questionnaires distribués dans les foyers ou remis en mairies. Certains intervenants signalent toutefois n'en avoir pas eu connaissance.

On peut observer par ailleurs que, même en présence d'un réseau adéquat, nombre de personnes possédant un véhicule ont tendance à s'en servir en toutes circonstances, surtout dans les communes rurales comme celles de la Communauté où les problèmes de stationnement sont, à de rares exceptions près, quasiment inexistantes.

### **Deux transports alternatifs**

Parmi les initiatives à vocation sociale, on peut signaler l'association Étaploise MOBIL'AIDE qui a pour but de favoriser les déplacements des personnes en recherche d'emploi par location de mobylettes. On peut trouver également une source d'inspiration à Berck sous la forme d'un autocar financé par la commune et circulant exclusivement en ville (Transports Urbains Berckois).

## **PISTES DE REFLEXION ET DE TRAVAIL EVOQUEES AU FIL DES ECHANGES**

En première approche, quelques idées pouvant servir de bases de travail :

Effectuer un diagnostic de l'existant et un diagnostic des besoins, c'est-à-dire d'un côté recenser l'ensemble des offres de transport pour dégager une image actuelle, de l'autre recenser en parallèle les données de population puis rapprocher les résultats et faire le tri de façon à présenter aux élus les éléments permettant les prises de décisions en matière de modes, d'horaires et de financement.

Au travers des résultats des besoins détectés, effectuer un tri selon les types de transports, existants ou envisageables : chemin de fer, autocars, véhicules légers, taxis, ... S'assurer en même temps de la faisabilité en jouant sur la fréquence des fréquentations possibles.

En cas de besoins non satisfaits, envisager un rapprochement avec la Communauté de Berck en raison notamment de la proximité de la gare de Rang du Fliers.

Concrétiser sous forme d'un cahier de charges dont la réalisation pourrait se faire avec l'assistance du Conseil Général.

Noter qu'en cas de fonctionnement multipolaire, un agrément du Conseil Général serait nécessaire avec délégation de compétences (sans préjuger du financement).