

David GRZYB

Candidat Elections Municipales -Commune d'Arles
Permanence Electorale - 16 Boulevard Gambetta
13200 ARLES
04 90 54 38 60
davidgrzyb13200@gmail.com

**Comité de Défense
des Transports Collectifs**

3 rue Parmentier
13200 ARLES

Arles le 25 février 2020,

Madame, Monsieur,

Par lettre en date du 3 février dernier, vous avez souhaité, interroger tous les candidats aux élections municipales sur le devenir et le renforcement des transports collectifs au sein de notre commune et plus largement sur l'ensemble du Pays d'Arles.

Je vous en remercie.

Si l'organisation des transports ferroviaires relève des compétences partagées entre la Société Nationale des Chemins de Fer et la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur, le transport – y compris pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture (cf. vélos...) est une compétence de la communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette (ACCM). C'est donc au sein de notre intercommunalité que nous agirons, demain, pour améliorer la qualité de nos modes de déplacement.

Concernant les transports ferroviaires, La Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur – qui attend l'ouverture à la concurrence pour « tenter d'améliorer (sic)» les transports express régionaux sur notre territoire régional a, d'ores et déjà fait, des choix préjudiciables pour la qualité de la desserte locale. Des Lignes Express Régionales, telle que la LR 18 ont été amputées. De plus, la Région a décidé de se retirer progressivement du fonctionnement du Syndicat Mixte pour les Traversées du Rhône (SMTDR). A termes, cette absence de participation financière de la Région à hauteur de 1,2 millions d'euros altèrera la qualité de service rendu par le Bac de Barcarin et génèrera une baisse de service des Bacs de Barcarin, indispensables pour assurer la continuité territoriale entre les deux rives du fleuve, à Salin de Giraud.

Notre premier combat sera donc, demain, de se battre pour le maintien et le renforcement de la desserte de nos territoires communal et intercommunal, par les autorités organisatrices des transports que sont la SNCF et la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur.

Dès le lendemain de notre élection, nous solliciterons une rencontre avec les services concernés de la collectivité régionale et la direction régionale de la SNCF, afin d'exiger une qualité de desserte et de service, digne de la place d'Arles au sein du réseau ferroviaire, à la fois pour les déplacements quotidiens des actifs mais aussi pour l'accueil de nos visiteurs. Nous solliciterons le maintien de personnels compétents en gare. Nous exigerons le maintien du service assuré par les bacs à Salin de Giraud.

Nous aurons également à encourager un travail partenarial, avec la Région voisine « Occitanie », afin que notre commune bénéficie de liaisons régulières à destination et depuis la nouvelle gare TGV « Nîmes Camargue », située à Manduel. Il est à noter que, sollicités par la communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, les deux Régions Occitanie et Sud Provence Alpes Côte d'Azur ont refusé d'assurer cette desserte.

Le rassemblement des trois intercommunalités – CA Terre de Provence, CC Vallée des Baux et CA Arles Crau Camargue Montagnette – au sein d'une seule communauté d'agglomération du Pays d'Arles nous permettrait d'avoir une seule autorité organisatrice des transports et d'établir, notamment, dans le cadre de coopérations métropolitaines, des partenariats avec nos voisins de Nîmes Métropole, du Grand Avignon et de la Métropole Aix Marseille Provence pour améliorer, depuis ou à destination d'Arles et du Pays d'Arles, les conditions de desserte de notre territoire.

Accessoirement, ce rassemblement permettrait de développer, enfin, à partir d'une seule autorité organisatrice des transports (AOT) des liaisons entre les principales communes du Pays d'Arles, aujourd'hui quasi-inexistantes.

Concernant les transports urbains et interurbains assurés par la communauté d'agglomération, il est juste de constater que le service rendu – coûteux – ne satisfait pas ou mal les usagers. Le renouvellement de la délégation de service public à compter du 1^{er} avril 2018 jusqu'au 31 décembre 2023 n'a pas permis de rendre plus efficace et plus efficient notre réseau de transports publics.

Aujourd'hui, il est règlementairement pas possible (sauf indemnisation du délégataire et nous aurons bien d'autres priorités !) de modifier « l'économie générale » du contrat. Ainsi, à titre d'exemple, il n'est pas envisageable, pendant la durée du contrat, d'établir la gratuité des transports collectifs. Un tel engagement ne peut donc être respecté et mis en œuvre avant la fin du présent contrat de délégation du service public des transports, qui lie la communauté d'agglomération au groupe TRANSDEV (filiale de Veolia).

Seules sont possibles des (ré)aménagements de lignes à la marge. Il est d'ailleurs regrettable que les élus communautaires membres de la commission transports n'aient pas véritablement atteint, lors du renouvellement de la DSP, les objectifs fixés lors de la consultation, à savoir l'optimisation des lignes les moins fréquentées et le renforcement des plus fréquentées, tout en offrant des solutions de report et favorisant d'autres mobilités (marche, vélos...).

Aussi, avec notre équipe, nous profiterons des délais qui nous séparent d'un éventuel renouvellement de la DSP pour commanditer un audit indépendant du réseau dès 2020, puis élaborer – dans le cadre d'une large concertation avec un comité des usagers que nous instituerons et renforcerons au sein d'ACCM - un nouveau plan de déplacements communal et intercommunal.

Cet audit et cette concertation serviront de base au débat public que nous organiserons pour l'amélioration de nos déplacements et plus particulièrement de notre réseau de transports collectifs. Ces travaux seront conduits sans dogmatisme, ni a priori, mais avec la farouche volonté de définir et mettre en œuvre un nouveau système de transports, qui réponde aux attentes de nos concitoyens, quel que soit leur âge ou leurs conditions de vie. Nous nous interrogerons également sur l'opportunité de ne plus déléguer ce service des transports collectifs et de le gérer, à l'avenir, en régie directe.

Aujourd'hui, les principaux usagers sont les publics « captifs », qui ne disposent pas ou plus d'autres moyens de transports. Notre système de transports bénéficie principalement aux élèves et aux personnes âgées. Les actifs utilisent peu ou pas les transports collectifs car ceux-ci ne répondent pas à leurs besoins, ni en termes de desserte, ni en termes de fréquence.

C'est dans ce cadre que nous nous interrogerons sur l'éventuelle gratuité des transports collectifs, sur laquelle nous avons, à cette heure, un avis défavorable. En effet (cf. la revue Mobilités Magazine en date du mois de janvier 2020), la Fédération Nationale des Associations d'Usagers (FNAUT) et l'Union des Transports Publics (UTP) ne sont pas favorables à la gratuité. Les principaux arguments exposés sont les suivants :

- La gratuité n'existe pas. En effet, les transports collectifs ont un coût. Dans la mesure où la contribution des employeurs est plafonnée (cf. versement transport acquitté par les entreprises), c'est celle des contribuables et donc des ménages qui augmentera en cas de gratuité,
- La gratuité n'est pas compatible avec l'évolution contrainte des finances publiques. Ce sont les budgets des autorités organisatrices, aujourd'hui ACCM), qui seront mis à contribution pour financer l'offre de transport public. Aujourd'hui, les recettes dégagées par le paiement des « tickets transports » sont de l'ordre de 800 000 euros, que notre communauté d'agglomération devrait donc « compenser » sur ses fonds propres.
- La gratuité singularise les transports par rapport à d'autres services publics. La question de la gratuité de l'eau, de l'énergie (gaz, électricité) ou des services postaux, médicaux et/ou de restauration scolaire ne fait pas débat. Pourtant, ces services sont aussi essentiels que celui des transports.
- Plus que la gratuité, il paraît plus salubre de privilégier l'équité sociale, en proposant des tarifications spécifiques pour les populations les plus modestes. Ainsi, la tarification solidaire basée sur les ressources du ménage garantit des tarifs adaptés à la capacité contributive des voyageurs.
- Aucune étude ne semble avoir démontré que la gratuité totale du transport urbain encourageait un report modal massif et durable vers les transports publics. Souvent, elle favorise le report modal de la marche vers le transport urbain.
- Selon la FNAUT, la gratuité n'est pas une demande des utilisateurs, qui demandent avant tout des transports publics sûrs, de qualité, pérenne, réguliers et fiables.

Il est important de rappeler que le coût des transports publics pour la communauté d'agglomération est d'environ 9 millions d'euros environ par an, pour une recette inférieure à 1 million.

Dans le cadre de cette recherche d'un système de transports publics plus efficace et plus efficient, les priorités doivent donc être l'adaptation des horaires au rythme de vie de nos concitoyens, l'optimisation du temps de transport et les fréquences de passage.

Cette efficacité passe également par la création d'une nouvelle gare routière. Le site de Gabriel Péri, au regard du voisinage d'un collège et de la faiblesse des capacités de stationnement, rendant impossible toute connexion avec d'autres lignes ou modes de transports (cf. TER, LER...) ne nous semble pas être le site plus adapté.

Nous favoriserons, en partenariat avec la SNCF, la création de ce nouveau pôle multimodal sur le secteur de la gare ferroviaire, où du foncier reste disponible et les connexions avec d'autres modes de transports possible. Le site de la Gare peut également accueillir un parking de délestage qui permettrait aux automobilistes de stationner leur véhicule, puis d'emprunter un autre mode de transport.

De même, les futurs parkings d'entrée de ville, envisagés sur les site de l'ancienne caserne des pompiers ou aux Minimes devront bénéficier de bonnes conditions de desserte par le réseau de transports collectifs, avec sans doute, des horaires adaptés au rythme pendulaire de toutes celles et tous ceux qui travaillent au cœur de notre cité et qui sont domiciliés à l'extérieur. Ces parkings atteindront leurs objectifs uniquement s'ils sont bien desservis.

A ce titre, la communauté d'agglomération est compétente non seulement pour l'organisation des transports collectifs mais également pour la promotion de tous les autres modes de transports et en particulier des modes alternatifs.

Malheureusement, au cours de la mandature écoulée, aucun Plan vélo communautaire n'a été défini et mis en œuvre. Demain, avec notre équipe, nous nous attèlerons à cette tâche, afin de favoriser, au sein de notre agglomération des modes de transports alternatifs à la voiture et d'atténuer la place qu'occupe cette dernière dans nos déplacements quotidiens. La conquête de sites propres tels que l'ancienne voie ferrée de la RDT13 depuis La Croisière jusqu'au Pont Van Gogh et sa connexion à la Via Rhôna est un enjeu majeur, comme la possibilité de circuler à vélo sur les berges des canaux qui ceinturent notre agglomération (cf. canal du Vigueirat, Roubine du Roy etc...).

La création de navettes fluviales a déjà été envisagée. Cette option était ouverte lors du précédent contrat de DSP conclu avec TRANSDEV. Cependant, son coût estimé alors à plus d'un million d'euros par an n'a pas permis à ACCM de lever cette option. D'autre part, nous observons que le système de transport par voie maritime expérimenté à Marseille depuis l'Estaque jusqu'au Vieux port n'a pas été maintenu, en raison d'un coût prohibitif pour la collectivité, malgré une réelle fréquentation sur un bassin de populations de plus de 800 000 habitants. L'idée est géniale, malheureusement les conditions de sa mise en œuvre à Arles semblent hors de portée des moyens de la puissance publique locale. Nous préférons nettement privilégier l'amélioration de notre système de transports collectifs terrestres.

Les questions posées et à poser au cours de ce large débat public que nous engagerons dans l'attente de l'échéance de la DSP actuelle sont très nombreuses et les réponses à leur apporter, dans un souci permanent « rapport qualité/prix » plus complexes qu'il n'y paraît. Ce temps qui nous sépare de cette échéance est un temps long, que nous mettrons à profit pour engager avec tous les acteurs concernés et plus largement avec tous les Arlésiens un véritable débat public.

Ce temps de réflexion nous permettra également d'élaborer un plan pluriannuel d'investissements pour, notamment, accompagner la mise en œuvre du futur plan global de déplacements par des réalisations concrètes et concomitantes (cf. gare routière et pôle multimodal, parkings de délestage, pistes cyclables...).

D'ici là, le réaménagement de certaines lignes qui ne remettrait pas en cause l'économie générale du contrat de DSP renouvelé en 2018 doit être examiné. Tel nous semble être le cas, notamment, du système de transport « Enviva à la demande ». Aujourd'hui, ce service n'est pas optimal, avec plusieurs modalités d'organisation selon le jour de la semaine. Il est aussi mal compris par les usagers. Il conviendra de revoir le fonctionnement de ce service.

Certains villages de la commune sont mal ou ne sont pas desservis correctement (cf. Gageron, Salières et Albaron...). De nouvelles réflexions, notamment autour d'un partenariat avec les taxis pour la desserte de ces villages, seront engagées dès 2020.

De même, la desserte de nouveaux secteurs, tel que le site du Village Camarguais (ex Maeva) devra être examinée. Ce secteur est aujourd'hui de plus en plus résidentiel. Il conviendra d'analyser en détail les besoins des riverains, afin d'envisager, avec eux, la mise en service d'un système de transport plus efficace, en sachant que l'accès est difficile pour de grands véhicules.

Concernant la ligne Monplaisir, il convient de rappeler que les offres initiales proposaient une desserte en transport à la demande du fait de la faible fréquentation de cette ligne. Durant les négociations, les élus communautaires, membres de la commission transports ont fait le choix de maintenir 6 allers retours en fixe, contre 12 précédemment. Il convient, néanmoins, de rappeler que la ligne 2, qui passe toutes les 20 minutes sur l'avenue Stalingrad est accessible à moins de 10 minutes à pied des lieux les plus éloignés.

Enfin, la qualité du service de transports collectifs suppose que tous les agents concernés (chauffeurs, contrôleurs...) bénéficient de bonnes conditions de travail et soient rassurés quant à leur sécurité, dans l'exercice de leurs missions. A ce titre, l'amélioration des conditions de circulation à travers l'amélioration de nos voies de circulation (cf. priorité aux feux et aux carrefours stratégiques, réfection de la chaussée...) participe également à l'amélioration des conditions de travail des conducteurs. Ainsi, si la communauté d'agglomération ne peut intervenir dans le management de la société « Enviva », notre délégataire, le contrat de délégation comprend plusieurs indicateurs de qualité qu'il convient de faire respecter.

Comme vous, nous considérons que les modalités de transports et plus généralement de nos déplacements sont un enjeu majeur pour le devenir de notre territoire. C'est au sein de la communauté d'agglomération et dans le cadre d'un large partenariat avec tous les acteurs concernés, dont les usagers des transports, que nous réussissons à améliorer une situation qui aujourd'hui, peut effectivement être qualifiée d'insatisfaisante.

Je reste à votre disposition pour toutes demandes complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.



David GRZYB et son équipe.