

La face sombre de l'intérim chez Renault

PAGE 7

IMPRIMERIE PARIS NORMANDIE HAYRE DIMANCHE



Dimanche 2 septembre 2018 - 1,50 € - N° 4110

Tél. 02.35.19.17.17 - havre.dimanche@presse-normande.com - www.paris-normandie.fr

Les réseaux normands de bus et tramway passés au banc d'essai

Ce que valent nos transports



R-DIHA - 28214 - F. 1,50 €

PHOTO QUENTIN DÉHAIS

Enquête. À l'échelle de la France, comment se situe le réseau de transports en commun de l'agglomération havraise ? Plutôt dans une moyenne honnête au vu des services proposés. Mais, il peut encore mieux faire...

PAGES 2-3

ANIMATIONS



La fête de la mer au Havre se vit en version... urbaine

PAGE 11

LES SPORTS

Football : une riche semaine sans nouvelle recrue

PAGE 17

Course pédestre : à Bolbec, Kipkemoi sans forcer

PAGE 23

AUTOMOBILE

Enchères à saisir

PAGE 6

ENTRETIEN

De Kerangal conteuse

PAGE 33

IMPRIMERIE PARIS NORMANDIE HAVRE DIMANCHE

LES
PUCES
ROUENNAISES
7.8.9 SEPTEMBRE
PARC EXPO ROUEN



Dimanche 2 septembre 2018 - 1,50 € - N° 4110

Tél. 02.35.19.17.17 - havre.dimanche@presse-normande.com - www.paris-normandie.fr

Les réseaux normands de bus et tramway passés au banc d'essai

Ce que valent nos transports



R-DIHA - 28214 - F. 1,50 €

PHOTO QUENTIN DÉHAIS

Enquête. À l'échelle de la France, comment se situe le réseau de transports en commun de l'agglomération havraise ? Plutôt dans une moyenne honnête au vu des services proposés. Mais, il peut encore mieux faire...

PAGES 2-3

ANIMATIONS



La fête de la mer au Havre se vit en version... urbaine

PAGE 11

LES SPORTS

Football : une riche semaine sans nouvelle recrue

PAGE 17

Course pédestre : à Bolbec, Kipkemoi sans forcer

PAGE 23

AUTOMOBILE

Enchères à saisir

PAGE 6

ENTRETIEN

De Kerangal conteuse

PAGE 33

Nos transports en

Déplacements. À l'échelle de la France, les réseaux de transports en commun du Havre et de Rouen ont-ils à rougir de la comparaison avec les autres agglomérations françaises ? Analyse des tarifs qui viennent d'augmenter en adéquation avec les services.

Le cadre de vie et les opportunités professionnelles constituent les premiers éléments d'attractivité d'une agglomération. Mais, les transports la rendent ou non séduisante. À en juger les résultats de la dernière étude sur les villes qui font rêver les Français, il y a du boulot ! (*). Malgré des efforts notables des agglomérations en termes d'investissements, les habitants du Havre ou de Rouen pourraient cultiver un certain sentiment de frustration au vu des résultats de notre enquête comparative. Le bus et le tramway restent chers, même si Le Havre tire son épingle du jeu dans le match normand. Mais, pour quels services rendus ? Décryptage.

PLUS CHER ICI ET ALORS ?

L'agglomération havraise a connu un bond important du prix du billet au 1er août (+5,88 %). Hier 1er septembre, c'était au tour de l'agglomération rouennaise d'augmenter considérablement, passant de 1,60 à 1,70 € (+ 6,2 %). Au Havre, l'augmentation pour le réseau bus/tram (dont la dernière remonte à 2016) qui suit l'inflation est de 1,8 % pour l'ensemble des tarifs. « Un tel prix à l'unité est bien sûr pour encourager les abonnements », relève Daniel Fidelin, le vice-président en charge de la mobilité à la Codah (Communauté de l'agglomération havraise). Ces deux réseaux normands sont loin d'être des exceptions : 15 des 21 évalués ont appliqué des augmentations cet été. Il s'agit ici de financer de lourds investissements tout en évitant une trop grande proximité avec les municipales (2020). Du côté du tarif à l'unité, les deux grandes villes font figure de mauvaises élèves :

Le Havre en queue de peloton (et Rouen à la 15e place) avec Strasbourg. Cette métropole présente pourtant son meilleur ratio voyageurs/habitants (241), soit la plus utilisatrice des transports en commun.

Question aussi sans doute de culture avec une longueur d'avance depuis longtemps dans le secteur de la mobilité. Si le voyage à 1,80 € valable une heure au Havre peut revenir cher lorsqu'il est ponctuel et court, il n'est pas très prisé : 80 % des usagers du réseau détiennent un abonnement. « Sans doute parce que les prix sont attractifs et parce qu'il y a une notion de sédentarité ici », souligne Anne Burgevin, responsable marketing de la compagnie LiA.

TARIFS SELON LES PROFILS

Mais, le prix et surtout le prix de base ne fait pas tout. Il est important de rappeler la prise en charge des abonnements par l'employeur (à hauteur de 50 %). Le coût des transports en commun reste abordable : autour de 20 € par mois en moyenne contre au moins dix fois plus si un particulier utilise son véhicule. Et, la première tarification est largement adoucie par un éventail de propositions adaptées à son profil et son âge. Dans le jeu national et aussi normand, l'agglomération havraise se hisse à la bonne place en chouchoutant deux catégories : les jeunes et les seniors. La première est gâtée avec une baisse importante des tarifs : celui à l'année est passé de 279,30 € à 240 €. Les élus ont écouté les étudiants (dont les boursiers connaissent une baisse également), qui forment une communauté en augmentation. La tarification sociale (selon le quotient familial et non le statut) vient d'être abandonnée au Havre parce que « la grille était trop longue et compliquée », contrairement à d'autres réseaux très fréquentés (Strasbourg, Nantes ou Grenoble).

QUESTION DE SERVICES ET D'ATTRACTIVITÉ

Les élus de l'opposition à la Codah reconnaissent les efforts en matière tarifaire. Mais à l'exemple du communiste Alban Bruneau, ils pensent qu'il faudrait aller plus loin : « Les jeunes doivent s'abonner 12 mois et je me demande

s'il n'y a pas un petit coup de com' à l'échelle de la Normandie. » Le même voit une amélioration en cette rentrée des services proposés. Peut-être de quoi attirer de nouveaux voyageurs sur un réseau en deçà de la moyenne nationale. Si Rouen arrive au 14e rang (116 voyageurs par an par habitant) sur 21 agglomérations, Le Havre arrive 17e. En sachant que le réseau est fréquenté à 50 % pour le tramway entièrement havrais, ne desservant pas l'agglomération, à l'inverse de nombreuses métropoles. LiA aborde la rentrée avec de nouvelles lignes, une amplitude horaire plus large. Les 2 et 3 (est-ouest et nord-sud) assurent désormais au même rythme que le tram (toutes les 8 minutes).

Et surtout, deux services notables récents permettent de mieux faire passer la pilule tarifaire : depuis juin LiA de nuit (de 0 h 30 à 5 h et 6 h 15 le dimanche) et à partir de cette rentrée FlexiLiA pour les 32 000 travailleurs de la zone industrielle. Les 87 % de clients satisfaits selon la dernière étude réalisée par

un cabinet extérieur pour le compte de la compagnie pourraient-ils augmenter ? L'agglomération a pourtant encore d'importants efforts à réaliser en matière de lutte contre le réchauffement climatique. Même si elle vient de commander, un véhicule autonome (sans chauffeur) pour transporter les croisiéristes vers le centre, et se doter de bus électriques (700 000 € le véhicule) pour une commande de 2,30 M€ (dont une subvention d'1,50 M€ du ministère de l'Environnement). La politique des « petits » pas montrée du doigt par un certain Nicolas Hulot.

PATRICIA LIONNET (AVEC M.Z., O.C ET T.D.)

(*) Pour la sixième année, Cadremploi a sondé les désirs de mobilité des cadres parisiens qui seraient prêts à quitter la capitale (84 %). Destinations rêvées : Bordeaux (56 %), Lyon et Nantes (41 %) ou encore Toulouse (30 %). Rouen est 16e (7 %) sur 22. Une liste dans laquelle ne figure pas Le Havre. Et pour cause : la ville n'a pas été proposée, puisque seules les métropoles urbaines y figurent.



Le réseau de transports en commun havrais constitué du bus et du tram. Ce dernier a vu sa fréquentation augmenter de 22 % depuis 2012, année de sa mise en service (photo Quentin Déhais)

LA MÉTHODE

Comparaisons réalisées entre les tarifs au 1er septembre des réseaux de transports en commun de 19 agglomérations de France (hors Paris, Lyon, Marseille et Lille) avec ceux de Rouen et du Havre. Plus de tableaux et d'informations sur paris-normandie.fr

TARIF UNITAIRE	
1 ^{er} Nancy	1,30 €
Moyenne	1,58 €
15 ^e Rouen (+ 6,2 % au 1/09)	1,70 €
20 ^e Le Havre (+ 5,88 % au 1/08)	1,80 €
20 ^e Strasbourg	1,80 €

TARIF 10 TICKETS	
1 ^{er} Nancy	9,70 €
Moyenne	12,75 €
10 ^e Le Havre (+ 2,36 % au 1/08)	13 €
18 ^e Rouen (+ 1,4 % au 1/09)	14,50 €
21 ^e Nantes	15,30 €

ABONNEMENT ANNUEL (Tout public)	
1 ^{er} Nice	326 €
Moyenne	457,68 €
11 ^e Le Havre	450 €
15 ^e Rouen (+ 1 % au 1/09)	495 €
21 ^e Nantes	607 €

commun à la traîne ?

La gratuité, sujet de discordes

C'est le point de frictions et de débats le plus récurrent au sein de l'assemblée où siègent les élus communaux du territoire havrais. D'un côté, les tenants d'une gratuité (encore appelée désormais accès libre) des transports en commun en raison d'une politique tarifaire qui serait un frein à ce mode de déplacement. De l'autre, les partisans d'un service public qui se paie, alors que le confort et les services constituent les points d'attractivité du tram et du bus. Ce n'est pas nouveau. Mais, ces choix résolument politiques prennent une autre dimension à l'aune des premières « Rencontres des villes du transport gratuit », qui se tiennent demain et mardi à Dunkerque. Depuis hier,

l'agglomération nordiste est devenue la plus importante agglomération française (*) (voire européenne, selon elle) à instaurer la gratuité pour tous sur l'ensemble de son réseau de bus. « Un exemple ! C'est ce qu'il faudrait faire chez nous, en tentant l'expérience pourquoi pas le week-end », juge Alban Bruneau, le maire communiste de Gonfreville-l'Orcher et vice-président à la Codah. Sur le débat de la gratuité dans les transports, il a pris la suite de son prédécesseur, Jean-Paul Lecoq, député, qui se rendra à ces Rencontres au même titre que d'autres élus communistes du groupe parlementaire. Ces derniers ont bien l'intention de revenir avec des données chiffrées encourageantes. « Déjà, à Aubagne, nous savons que la fréquentation a augmenté de 170 % en cinq ans », observe Alban Bruneau pour qui ce sujet est un enjeu sociétal. « Bien sûr que cela a un coût pour la collectivité, mais c'est un choix et c'est aussi un investissement en matière de qualité de vie, de lien social, du vivre ensemble. »

L'utilisateur ne paie son billet qu'à hauteur de 25 %

« Nous sommes toujours résolument opposés. C'est un principe. Et pourquoi pas aussi l'eau et les déchets ! Surtout, nous perdrons nos 14,5 M€ de recettes », argumente Daniel Fidelin, vice-président en charge de la mobilité, membre de la majorité de droite à la Codah. Un poste de recettes qui alimente le budget au même titre que les 40 M€ du versement transport et le versement du budget général de la Codah de 19,50 M€. Où l'on voit que l'utilisateur ne paie qu'une partie de son billet ou de son abonnement : à hauteur de 25 % en termes de fonctionnement. Le budget transport est pourtant un mastodonte : il comprend

d'une part l'investissement (matériel roulant, équipements et remboursement du tramway) pour une enveloppe de 15,20 M€ et aussi le fonctionnement du réseau LiA à hauteur de 58,80 M€ (incluant la Lézard'express régionale et MobiFil).

Selon Daniel Fidelin, « il faudrait d'ailleurs paradoxalement une enveloppe plus importante en cas de gratuité et passer de 14 à 18 ou 20 M€ en raison de l'augmentation du nombre de bus et de chauffeurs ! Et, que faites-vous des emplois de contrôleurs ? Et si nous n'avons pas de dégradations et d'incivilités, c'est parce que c'est payant ! » Et pendant ce temps, Alban Bruneau préconise que des « emplois d'agents d'ambiance et d'accompagnement soient créés. Pour y gagner en attractivité ».

Au milieu de ce débat, l'écologiste Alexis Deck qui siège à la Codah avoue avoir « évolué sur la question sans être complètement fermé. Je suis plutôt favorable à la gratuité et à regarder ce qui se fait ailleurs. Ma principale crainte c'est la part des investissements qui diminuerait, la dégradation du service public et aussi l'effet d'aubaine qui consiste à moins marcher ou prendre son vélo parce que le bus et le tram sont gratuits ».

Et la lutte contre la pollution là-dedans ? Daniel Fidelin ose, sans rire, affirmer que « la gratuité ne servirait à rien et nous sommes une ville côtière où le taux de pollution n'est pas important, avec beaucoup de vent ».

Pourtant, la voiture, facteur d'aggravation de la pollution, représenterait une charge plus élevée pour la collectivité que le transport en commun en termes d'aménagement et de mobilier urbain, et d'entretien des routes.

(*) : L'agglomération urbaine de Dunkerque, présidée par le maire (divers gauches) de la ville centre, rassemble 200 000 habitants. -

« Il faut tenir compte des services proposés »

Jean-Paul Camberlin, secrétaire du CPTC (Comité pour les transports en commun), à Rouen.

Comment peut-on juger selon vous de la pertinence d'une politique tarifaire ?

■ Jean-Paul Camberlin : « La seule comparaison brute des tarifs d'un réseau à l'autre n'a guère de signification. Il faut tenir compte des services proposés réseau par réseau. »

Mais le débat entre tarifs et services rendus n'est guère aisé, car ce que l'on peut faire avec un ticket n'a rien à voir d'un réseau à l'autre. Notamment l'offre en termes de fréquences et d'amplitude horaire, car un ticket peu cher n'a aucun intérêt s'il faut attendre vingt minutes entre deux véhicules, la vitesse commerciale, la correspondance payante ou non, le droit de faire l'aller-retour avec le même titre... »

Est-ce que la gratuité est une solution miracle pour remplir les transports en commun ?

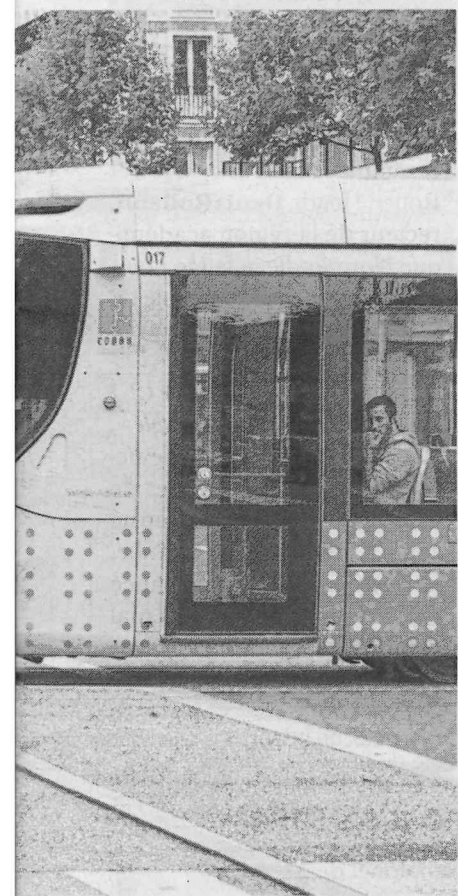
■ « La gratuité est une appellation mensongère, il faut bien payer le véhicule, son carburant, son conducteur, et toutes les personnes qui travaillent pour le réseau. Le financement du fonctionnement est assuré par le versement transport effectué par les employeurs, la collectivité organisatrice et les usagers. Le taux de couverture, ce que paye l'utilisateur, va de 25 % à 50 % (maximum à Grenoble et à Strasbourg). À Rouen il est de 28 %, cela représente 28 M€ de recettes tarifaires (*). Sans ressource, il n'y a pas de développement du réseau, et inévitablement une régression du service en termes de fréquences, de lignes... »

D'un point de vue écologique, la non-validation (terme à préférer à transport gratuit) ne conduit pas hélas au transfert modal de la voiture vers les transports. L'augmentation de la fréquentation sur ces réseaux est souvent due à la facilité de ne pas aller à pied ou à vélo. À l'inverse, c'est dans des villes telles que Lyon ou Strasbourg, où le prix du billet a augmenté plus rapidement que l'inflation, que le report modal a été le plus important. D'un point de vue social, il faut mettre en place une tarification adaptée aux ressources de l'utilisateur, une tarification solidaire qui tient compte du revenu du foyer et non plus du statut du voyageur, comme cela se pratique déjà dans plusieurs villes comme Strasbourg, Grenoble ou Brest... Cela semble plus équitable. »

Qu'est ce qui encourage l'usage ?

■ « En dehors du coût, les sondages révèlent que les usagers attendent de leur réseau de la fiabilité, une fréquence acceptable, une bonne vitesse de croisière, d'où la nécessité de sites propres, une grande amplitude horaire avec notamment des bus tardifs, un bon maillage du réseau et une meilleure complémentarité des différents modes de déplacement. »

(*) En France, les sources de financement du transport public urbain sont de 47 % par les entreprises et les administrations au travers du versement transport, 35 % par les collectivités locales, 17 % par les usagers et 1 % par l'État (source : le groupement des autorités responsables de transport).



ABONNEMENT ANNUEL ÉTUDIANTS	
1 ^{er} Toulouse	102 €
Moyenne	231,68 €
11 ^e Le Havre (-14% au 1/08)	240 €
12 ^e Rouen (+1% au 1/09)	247,50 €
21 ^e Rennes	326 €

ABONNEMENT ANNUEL SENIORS	
1 ^{er} Toulouse	153 €
2 ^e Le Havre (+65 ans non imposable)	225 €
4 ^e Rouen (+1% au 1/09)	247,50 €
Moyenne	317,20 €
21 ^e Clermont-Ferrand	498 €

