RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ET MOBIPÔLES -

LE FUTUR DE LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN PASSE AUSSI PAR LA CONSULTATION DES COMMUNES

Françoise BRADFER
/ Consultante UVCW

L'offre de transport en commun sur le territoire wallon est appelée à être revue en profondeur. L'objectif annoncé concerne notamment la mise en place d'une offre structurante, établie en s'appuyant sur les bassins de mobilité. Cette première étape sera alors suivie d'une réorganisation de l'ensemble du système de transport en commun. Dans cette perspective, les communes ont un rôle important à jouer. Elles doivent apporter leur connaissance du terrain et faire part des besoins à rencontrer, tout en inscrivant leurs demandes dans une approche globale.

Un tournant dans la vision et dans l'organisation du transport wallon

Depuis la fin 2017, plusieurs éléments importants ont enclenché un processus de mutation du paysage de la mobilité wallonne, et les premières concrétisations voient le jour aujourd'hui. Dans cet article, nous allons d'abord rapidement les décrypter et tenter d'en évaluer les conséquences sur la desserte en transport en commun en général, pour voir ensuite comment contribuer à la mise en place de solutions pertinentes et respectueuses des enjeux locaux et des besoins des citoyens.

Pour considérer les choses dans un certain ordre, et surtout pour comprendre dans quelle logique elles s'inscrivent, il y a lieu de se pencher, d'une part, sur la vision FAST-mobilité 2030 du Gouvernement wallon sortant, désormais traduite dans la stratégie régionale de mobilité et, d'autre part, sur le décret qui réforme la gouvernance de la Société régionale wallonne de transport et les cinq TEC, ainsi que sur le contrat de service public 2019-2023.

En effet, c'est dans le cadre de cette vision, de ces documents stratégiques et de ces textes juridiques, que s'inscrit la question de la consultation actuelle et future des communes sur l'offre de transport en commun qui prend place dans le cadre des « organes de consultation des bassins de mobilité » (OCBM).

Point d'appui : la « vision FAST - mobilité 2030 »

Fin 2017, le Gouvernement wallon adoptait la « Vision FAST - mobilité 2030 » (Fluidité - Accessibilité - Sécurité/santé - Transfert modal), avec l'ambition de réduire significativement la part d'utilisation de la voiture individuelle (en autosolisme), en mettant en place une politique et des mesures pertinentes et attractives favorables à l'utilisation des modes de déplacement alternatifs : la marche, le vélo et les transports en commun.

Ce transfert modal, sur lequel repose la vision FAST, est illustré dans la figure ci-dessous.

La vision FAST vise aussi à permettre à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction des gaz à effets de serre et de contribuer aux objectifs du décret « climat » de 2014[1]: soit une réduction globale de 30 % d'ici 2020 et de 80 à 95 % d'ici 2050. Entre-temps,

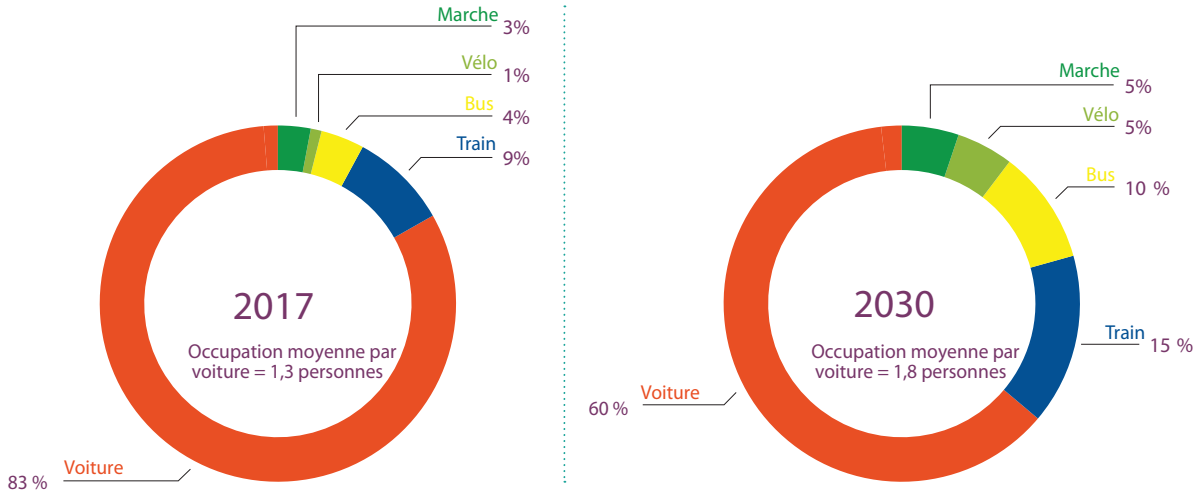

Figure 1 - Objectifs de transfert modal (Source : Stratégie régionale de mobilité - Volet 1. Mobilité des personnes, SPW Mobilité et Infrastructures)

[1] Décret climat du 20 février 2014 (M.B. du 10 mars 2014).

la Déclaration de politique régionale (DPR) du nouveau Gouvernement wallon annonce des objectifs ambitieux pour la Wallonie, avec une réduction de 55 % des gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et une diminution forte des impacts du système de transports sur la santé. Elle précise aussi que la politique wallonne se basera sur la poursuite de la vision FAST 2030 et sur la Stratégie régionale de mobilité présentée ci-après, qui seront renforcées à la hauteur des objectifs de la Wallonie en cohérence avec le Plan air climat énergie 2030 (PACE) tel qu'il sera revu[2].

La vision FAST s'appuie également sur la mobilité en devenir qui devra être « connectée, zéro émission, autonome, à la demande, partagée et multimodale ». Le numérique est appelé à jouer un rôle essentiel dans ce domaine, eu égard aux données qu'il recueille, avec un impact de plus en plus important en termes de gestion des déplacements en temps réel.

Des budgets de mise en œuvre sont annoncés. Ceux-ci sont repris dans le Plan wallon d'Investissement 2019-2024[3] et sont largement dédiés à la mise en œuvre d'infrastructures favorables à la mobilité alternative et à la création de nœuds d'échange intermodaux, avec 450 millions d'euros dédiés, et dans le Plan pluriannuel d'investissement de l'Opérateur de transport wallon (OTW) 2019-2023.

Une stratégie régionale de mobilité (SRM) qui structure l'offre de transport

La traduction de ces objectifs ambitieux a été couchée dans une stratégie, adoptée par le Gouvernement en mai de cette année[4]. Elle s'appuie sur trois leviers d'action : la mise en place d'une gouvernance nouvelle de la mobilité, la diversification et l'accroissement de l'offre de transport, et enfin l'accélération de la transformation des habitudes de déplacements. Elle se décline en dix orientations stratégiques qui visent, en résumé, le pilotage de la mobilité et le dialogue entre acteurs, le développement du numérique, l'accessibilité du territoire, la mise en place d'un réseau de transport hiérarchisé, le développement de l'intermodalité, l'accroissement et la diversification de l'offre de transport, la diminution de la demande de mobilité, l'accompagnement de ces diverses mesures, et enfin la tarification et la fiscalité.

Si ces orientations stratégiques sont complémentaires et forment un tout, eu égard au sujet traité dans cet article, « l'accessibilité à l'entièreté du territoire par la mise en place d'un réseau hiérarchisé » et « l'intermodalité pour optimiser la continuité des chaines de déplacement » nous intéressent en particulier.

Ainsi, la déclinaison de cette stratégie régionale s'inscrit en particulier au niveau des bassins de mobilité, qui constituent l'échelle pertinente pour aborder les questions de transport en commun structurant, par train ou par bus. Les périmètres de ces bassins de mobilité, encore provisoires, seront précisés dans le futur, avec la collaboration des communes, pour tenir compte de la réalité locale, mais également pour respecter la structure territoriale du schéma de développement du territoire et prendre en compte les enjeux transrégionaux et transfrontaliers. La SRM insiste sur cette échelle de travail, qu'elle présente comme la base de la planification de la mobilité au niveau local[5].

Le futur réseau de transport en commun structurant sera constitué de l'ensemble des liaisons entre les pôles et entre toutes les communes wallonnes, avec la volonté de couvrir l'ensemble du territoire et d'être présent sur la route là où le réseau ferroviaire n'offre pas de liaison efficace. Dans un premier temps, cette offre de transport structurante par bus va s'ajouter à l'offre existante. Cependant, dès 2023, lorsque toutes les lignes structurantes seront opérationnelles, l'offre actuelle devrait avoir évolué, avec la réorganisation complète du réseau de transport en commun. La future centrale régionale de mobilité, via les centrales locales de mobilité, est appelée à coordonner les besoins en termes d'offre complémentaire de déplacements au niveau local.

Premiers jalons : les lignes WEL, pour *Wallonia Easy Line*

Ces nouvelles lignes de bus, lancées en avril 2019, qui se veulent directes, rapides, confortables et connectées, sont destinées à augmenter le transfert modal et à convaincre les automobilistes d'abandonner leur voiture pour le transport en commun.

Dans une première phase, six lignes pilotes sont opérationnelles depuis le 29 avril. Les places - assises - doivent être réservées au plus tard 30 minutes avant le départ et être payées à l'avance via l'application WEL. Aujourd'hui, ces lignes visent des déplacements domicile-travail avec des véhicules confortables, climatisés et équipés du wifi, une durée de parcours compétitive et attractive, donc avec un minimum d'arrêts. Le niveau de service (fréquence et amplitude) devrait augmenter et la mise en service de nouvelles lignes est annoncée pour la fin de cette année.

La plupart des anciennes lignes rapides (conforto, rapido, express…) répondant à ces critères et offrant, en particulier, des temps de parcours compétitifs, devraient, à terme, intégrer le réseau WEL.

[2] Source : Déclaration de politique Wallonie 2019-2024.

[3] Source : https://www.wallonie.be/fr/plans-wallons/plan-wallon-dinvestissements-2019-2024.

[4] Cf. http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/SRM_PERSONNES_2019.pdf la SRM : et l'avis du CA de l'UVCW sur le projet de SRM : https://www.uvcw.be/articles/33,77,37,37,8184.htm.

[5] Cf. Stratégie régionale de mobilité, p.22.

La SRM annonce que chaque commune disposera au minimum d'un mobipôle. Il s'agit d'un lieu physique, une sorte de « hub », indique-t-on, qui sera relié au réseau structurant de transport en commun (bus, tram, train), et où sera proposée une offre de transport diversifiée et vers laquelle convergeront des infrastructures de mobilité qualitatives et performantes. Cette plateforme multimodale comportera donc, selon les cas, un parking de covoiturage, des voitures partagées, des stations de rechargement des véhicules (voiture, vélo…), des abris sécurisés pour vélos, des locations de vélos, un lieu d'attente protégé et éclairé, voire des espaces de coworking…

Il s'agira donc d'identifier la localisation des futurs mobipôles, qui sera déterminée « en lien avec les attentes des communes et sur base de l'objectivation de la demande de mobilité » précise la SRM, mais aussi en tenant compte du potentiel d'aménagement d'infrastructures concurrentielles pour le transport en commun, en relation avec la situation du point d'arrêt. Le mobipôle occupera une situation stratégique en termes d'accès vers les destinations finales, tout en étant proche des zones denses (centre de la commune) pour être accessible à pied (moins de 1,5 kilomètre) ou à vélo (moins de 5 kilomètres) via des cheminements qui seront prioritairement confortabilisés et sécurisés.

Le concept de mobipoint vise quant à lui à rencontrer des besoins de mobilité spécifiques à un contexte davantage urbain, où la possession d'un véhicule sera de moins en moins nécessaire. Il est considéré comme l'équivalent du mobipôle, mais en zones denses. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Il s'agit d'un centre de mobilité qui propose une offre de déplacement partagée et durable.

Des mobipôles dans toutes les communes wallonnes

D'ici 2020 des mobipôles pilotes (1 mobipôle pilote par province) sont annoncés. Un budget est dédié à leur aménagement. D'ici 2023, une centaine de mobipôles devraient voir le jour et d'ici 2030, chaque commune wallonne devra disposer d'un mobipôle.

La SOFICO (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures) a été chargée de les étudier, de les financer et d'assurer leur mise en œuvre.

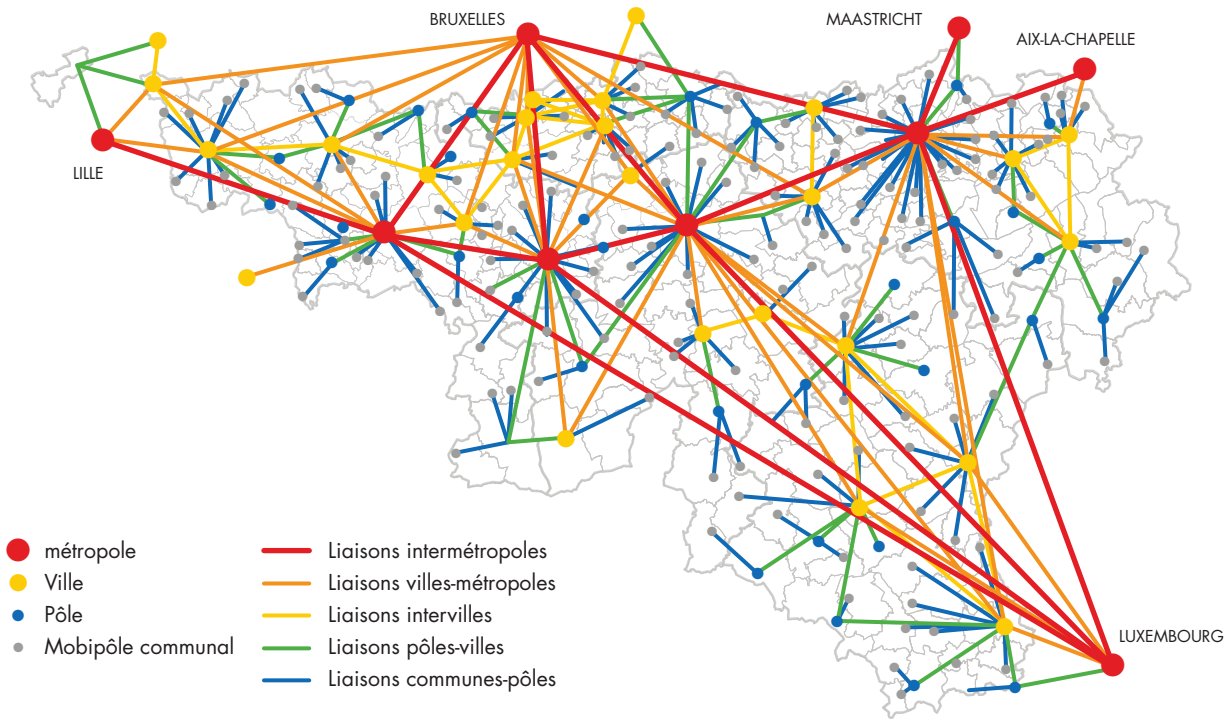

Figure 2 « conceptuelle » : Liaison structurante entre chaque mobipôle et son pôle principal de destination.
(Source : Stratégie régionale de mobilité - Volet I Mobilité des personnes, SPW Mobilité et Infrastructures)

Une nouvelle gouvernance du transport en commun wallon pour davantage d'efficacité et de pertinence

Le décret du 29 mars 2018, réformant la gouvernance de la Société régionale wallonne du transport[6], a décidé « la fusion juridique, financière et opérationnelle des six sociétés du Groupe TEC en une société intégrée et unique qui couvre l'ensemble de la Wallonie. L'objectif est d'assurer une plus grande efficience organisationnelle et fonctionnelle, une meilleure offre de services aux usagers, ainsi qu'une plus grande transparence, de mettre en commun ce qui doit l'être, tout en conservant un nécessaire ancrage local via la création des bassins de mobilité. ».

Avec cette réforme, l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) reprend les droits des cinq sociétés d'exploitation TEC et de l'ancienne SRWT. Mais les TEC restent la marque commerciale du Groupe. L'OTW est chargé d'opérationnaliser les services réguliers de transport en commun.

Quant à l'Autorité organisatrice de transport (AOT), intégrée au Service public de Wallonie, le décret lui attribue entre autres les missions de « traduire la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire et en objectifs opérationnels, et d'assurer la concertation avec les parties prenantes locales, régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre la politique d'accessibilité. ». Le décret lui confie donc une mission d'organisation, de régulation et de surveillance du transport en commun wallon.

La notion de « bassin de mobilité » est introduite dans le décret, afin de tenir compte des particularités locales. Il est décrit de la manière suivante : « une circonscription géographique comprenant plusieurs territoires communaux résultant de l'existence d'un ou de plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin se déplacent quotidiennement, étant entendu que les déplacements internes au bassin de mobilité sont plus importants que les déplacements vers ou depuis l'extérieur de ce même bassin ». « Les bassins de mobilité, au moins au nombre de cinq, sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une analyse statistique de l'organisation quotidienne des déplacements, du schéma régional de mobilité et des infrastructures existantes au sein du Groupe TEC.

Six bassins de mobilité sont provisoirement retenus. Ils sont calqués sur les périmètres des sociétés d'exploitation (pour le TEC Namur-Luxembourg, deux bassins de mobilité ont été déterminés). Pour chacun, un organe de consultation est créé. Il est composé, comme le fixe le décret, d'un membre du collège des bourgmestres et échevins de chaque commune du bassin, d'un représentant de la Direction générale des infrastructures routières, d'un représentant de l'AOT, chargé du secrétariat, d'un représentant de l'OTW, membre du personnel, et d'un représentant du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Ce nouveau mode opératoire offre la possibilité à chaque commune de participer à la redéfinition de l'offre de transport au niveau régional, en s'impliquant concrètement dans ce processus, à l'inverse de la structure précédente où un nombre limité de communes siégeaient au conseil d'administration de chaque TEC, organe qui ne s'impliquait pas nécessairement dans la définition de l'offre de transport.

Le décret prévoit que « ces organes se réunissent deux fois par an afin d'émettre des recommandations concernant l'offre de transport en commun compte tenu de son contexte, des besoins et du budget, et tous les autres modes de transport. À cet égard, les aspects liés à l'intermodalité seront prioritairement étudiés. »

Le nouveau contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie 2019-2023[7]

Ce contrat s'inscrit dans le cadre des priorités et des orientations globales poursuivies par le Gouvernement wallon exprimées dans la Vision FAST.

Le Gouvernement a décidé de développer un système de mobilité global, dans lequel la part du transport collectif doit s'accroître fortement, et passer de 4 à 10 % en 2030 ! L'objectif du Gouvernement est d'augmenter la part modale du transport collectif de 1 % (soit passer de 4 à 5 % de part modale) sur la durée de ce contrat-ci.

L'AOT établit les projets de Plans régionaux de transport public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes, comprenant notamment les lignes, les itinéraires, les horaires et les arrêts. Elle met en œuvre les concertations des OCBM sur base de ces plans, puis les officialise et les décline par bassin de mobilité.

Le contrat insiste sur « l'agilité » de l'offre qu'il définit comme la « capacité à planifier et à mettre en exploitation les modifications de l'offre endéans des délais adéquats ». On peut donc en déduire que le futur réseau devra être souple et évolutif, en permanence attentif à sa capacité de rencontrer les besoins et de répondre aux objectifs de base.

Ces Plans régionaux de transport figurent les lignes structurantes envisagées pour relier les pôles d'attraction en desservant tous les futurs mobipôles.

[6] Décret du 29 mars 2018 réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (M.B du 16 avril 2018).

[7] http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/transport%20public/contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf.

Premières réunions des Organes de consultation des bassins de mobilité et premiers constats

En mai dernier, à l'initiative de l'AOT, les communes et autres représentants prévus dans le décret de 2018 ont été invités, par bassin de mobilité, à participer à une première réunion dont l'objet était, principalement, de présenter la nouvelle gouvernance et les orientations régionales quant à l'évolution de la desserte en transport en commun et au futur « réseau structurant express », et de recueillir les questions et suggestions des acteurs locaux. Les présentations, les rapports de ces six réunions, ainsi que différentes informations utiles sont disponibles sur le portail mobilité du Service public de Wallonie[8].

Si différentes préoccupations ont été exprimées par les participants, les plus importantes concernent la marge de manœuvre, la méthodologie d'objectivation des besoins, la gestion des arbitrages et la manière de s'impliquer dans le processus pour être le plus efficace possible.

Les périmètres des bassins de mobilité

Les périmètres des bassins de mobilité sont annoncés comme provisoires. En effet, dans un premier temps, ce sont les périmètres des TEC qui ont été retenus. Des relations importantes avec le bassin voisin sont indispensables pour certaines communes qui devraient sans doute être présentes dans deux organes de consultation. En référence à la définition donnée dans le décret de 2018 sur la nouvelle gouvernance, une évolution vers des bassins de mobilité, déterminés en relation avec des pôles d'attraction, est probable. Le nombre de bassins de mobilité va donc très probablement augmenter et certaines communes seront intéressées par plus d'un bassin.

Ces bassins de mobilité devront aussi s'articuler avec les périmètres des futurs Plans urbains de mobilité[9] (PUM), appelés à être réalisés dans les années qui viennent en Wallonie.

Par ailleurs, il importe d'inscrire dans la démarche les Régions et les pays voisins avec lesquels des relations sont très importantes : Bruxelles, la Flandre, le Luxembourg et la France. Comment va-t-on procéder ?

Articuler au mieux les dessertes structurantes sncb - région wallonne

Le réseau structurant express est au cœur du débat avec l'enjeu, comme indiqué précédemment, de créer une desserte - moyenne distance - qui couvre l'ensemble du territoire wallon en reliant les pôles et en prévoyant un arrêt au mobipôle de chaque commune. La desserte structurante en bus doit offrir un temps de parcours attractif. Elle est mise en place pour suppléer aux carences de l'offre de train.

Cette perspective pose toutefois problème pour deux raisons.

La première est institutionnelle. La desserte en train est une compétence fédérale, alors que la desserte en bus est régionale. La Région, via sa cellule ferroviaire, joue un rôle de relais auprès de la SNCB, afin de communiquer ses desideratas, mais son rôle s'arrête là. Or, ces deux types de desserte devraient s'articuler parfaitement pour mettre en place un réseau cohérent pour tous. Il y a donc lieu d'instaurer un dialogue le plus efficace possible entre ces deux niveaux de pouvoir.

La seconde vise la conception des lignes du réseau proprement dit. Pour des raisons économiques et de bonne gestion, la Région wallonne ne souhaite pas dupliquer ces lignes SNCB. Or, sur certaines liaisons, la desserte SNCB n'est pas efficace et attractive parce que le temps de parcours est trop long et le nombre de ruptures de charge (correspondances) trop élevé, voire lorsque les trains y sont régulièrement en retard, font l'objet d'annulation... La question d'un temps de parcours trop défavorable pourrait être prise en considération. En outre, les correspondances train-bus doivent encore être améliorées en divers endroits.

Le prochain plan de transport de la SNCB, qui a fait l'objet d'un roadshow dans les différentes provinces, doit retenir l'attention de toutes les communes concernées[10].

Préparer les consultations pour un maximum d'efficacité

L'exercice n'est pas facile, car chaque commune a ses besoins propres : isolement, territoire diffus, pas de gare ou gare peu attractive, plusieurs pôles… Or le réseau structurant doit rencontrer bon nombre de critères : satisfaire la desserte de chaque commune tout en restant rapide, avec un minimum d'arrêts, des infrastructures dédiées assurant une bonne vitesse commerciale, des nœuds d'échange multimodaux…

Cette première réunion avait pour objectif de poser le cadre des futures consultations. Devant l'ampleur des défis et de la tâche, les communes présentes ont souhaité pouvoir préparer bien à l'avance ces rencontres et disposer des documents nécessaires pour en référer à d'autres acteurs utiles au sein de leur commune.

Elles appellent aussi à la mise à disposition, sur une plateforme internet par exemple, des éléments objectifs qui

[8] http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/transport-public/lautorite-organisatrice-du-transport.html.

[9] Cf. décret du 1er avril 2004 sur la mobilité et l'accessibilité locales qui définit le Plan urbain de mobilité, en référence à des bassins de mobilité « relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine » (article 3. 1°). « Par agglomération urbaine, il faut entendre l'ensemble des communes, définies par le Gouvernement, constituant un bassin cohérent en termes de déplacements urbains autour de Charleroi, La Louvière, Liège, Mons, Namur, Tournai et Verviers. » (article 2. 1°). MB du 13 mai 2004. À l'heure actuelle, seule l'agglomération de Liège dispose d'un PUM. La réalisation d'un PUM pour l'agglomération de Charleroi est régulièrement évoquée.

[10] En savoir plus : https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/themes/transportplan-2020-2023.

vont fonder les choix, en toute transparence, des chiffres leur permettant de comprendre et d'appréhender au mieux les propositions. Il s'agit par exemple des données de fréquentation des bus et des trains (montées-descentes), des flux de trafic qui permettront d'objectiver les besoins. Une communication adéquate auprès des citoyens, indiquent encore les communes, devrait également être mise en place afin de s'assurer de la pertinence des mesures et de contribuer à leur acceptation.

Enfin, les communes ont évoqué l'intérêt de mettre en place des groupes de travail par zone (sous-bassins de mobilité), en préalable aux deux réunions de consultation annuelles prévues dans le décret pour chaque bassin de mobilité.

Quels acteurs autour de la table ?

Qui participe aux réunions ? Le décret indique que ce sont les élus qui sont invités. En pratique, si de nombreux élus étaient présents lors de cette première salve de réunions, certains ont mandaté leur Conseiller en mobilité, voire sont venus accompagnés de celui-ci.

Pour assurer l'efficacité de ces rencontres, le nombre de personnes autour de la table ne peut être trop élevé, au risque, pour certains bassins de mobilité (c'est le cas de Liège-Verviers, qui rassemble 84 communes), d'être ingérable et improductif.

Néanmoins, la question de la présence du Conseiller en mobilité se pose car il a généralement une connaissance plus pointue de la desserte en transport en commun et des enjeux mobilité de la commune, même si les choix à faire sont politiques. L'UVCW estime qu'un binôme politique-CeM a toute sa pertinence et mériterait d'être envisagé dans le mode opératoire des OCBM, quitte à les solliciter en groupes de travail par zone, tel qu'évoqué ci-avant.

Et… quid des mobipôles ?

Combien de mobipôles par commune et où ? La stratégie régionale de mobilité prévoit un mobipôle par commune. Si un deuxième mobipôle est retenu, celui-ci devra être l'exception et non la règle indique l'AOT.

Dans les communes desservies par le train, le mobipôle naturel sera bien souvent la gare. Les communes qui disposent de plusieurs gares devront donc choisir celle qu'ils estiment la plus importante. Et si les gares apparaissent déjà - à certains égards - comme des mobipôles, des aménagements et équipements supplémentaires seront sans doute nécessaires pour répondre à la définition et aux enjeux.

Des interrogations pour les réseaux locaux

Sans surprise, la question du rabattement vers les lignes structurantes constitue une préoccupation majeure des communes qui s'interrogent quant à la manière et au coût, même si des financements régionaux sont annoncés pour la sécurisation des liaisons cyclables et piétonnes. Mais comment se mettra en place le rabattement en transport en commun à l'échelle locale ?

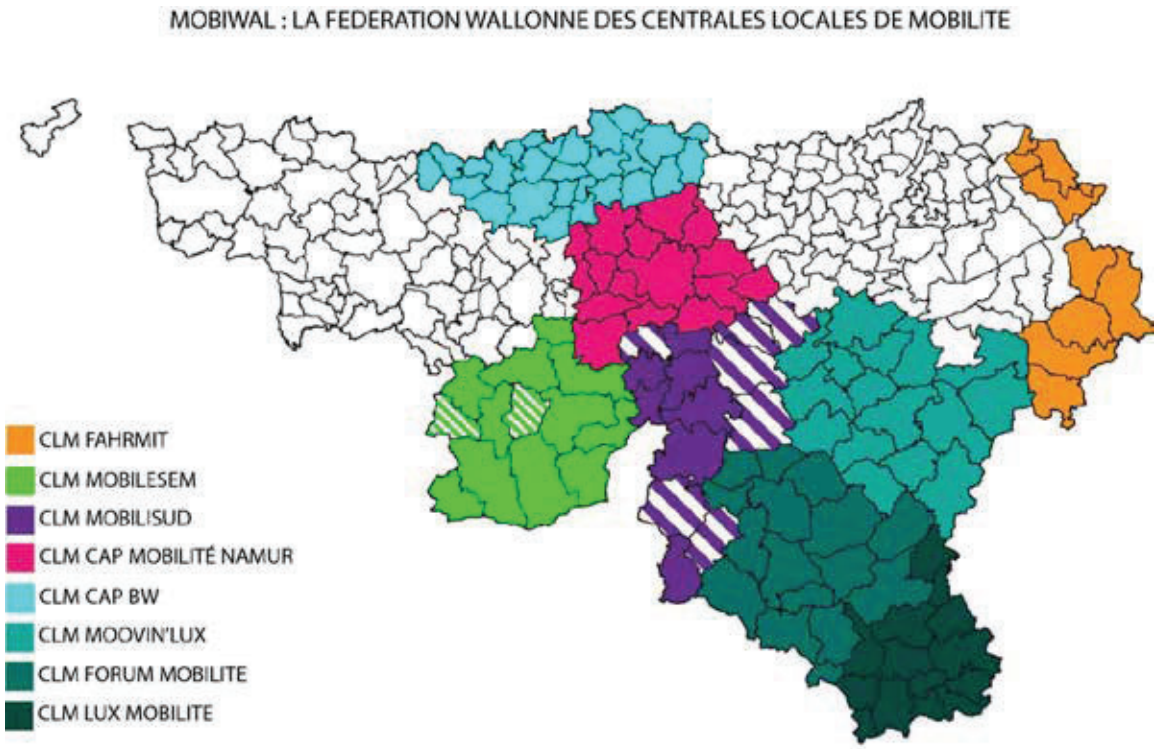

Figure 3 - Centrale régionale de mobilité et centrales locales de mobilité - Situation septembre 2019
Source : SPW Mobilité et Infrastructures (carte sous réserve, destinée à évoluer)

C'est à la centrale régionale de mobilité, nouvel organe récemment créé par le Gouvernement wallon, qu'il reviendra de coordonner l'offre complémentaire qui sera opérationnalisée et mutualisée via des centrales locales de mobilité. Ce sujet était à l'ordre du jour des prochaines OCBM de septembre et octobre et les résultats des réflexions seront communiqués dans un prochain article du Mouvement communal.

Ces organes de consultation, utiles pour garder une vision d'ensemble par bassin, doivent s'accompagner, comme cela apparaît déjà dans les échanges des premières réunions, d'un travail plus fin, par liaisons, pour y intégrer les besoins de chaque partie prenante. Celui-ci n'est pas mentionné dans le décret, mais il nécessite aussi une consultation, voire même une concertation ou une co-construction, avec tous les acteurs concernés, prenant en compte, en toute transparence, tous les paramètres qu'ils soient d'ordre financier, d'efficacité, de couverture, de complémentarité des offres, à travers une grille multicritères par exemple.

> **Les communes ont un rôle à jouer dans la réforme des transports en commun**

CONCLUSION

Ces premières rencontres des OCBM constituent le point de départ, l'introduction à un nouveau système de travail qui associe l'ensemble des communes au processus de définition de l'offre régionale structurante. C'est la qualité et la pertinence de cette consultation qui, à notre sens, constitue le point d'attention, car les deux parties - la Région et les communes - doivent faire converger au mieux des intérêts et des objectifs qui vont parfois faire l'objet de difficultés entre un enjeu de desserte régionale rapide à croiser avec des besoins d'accessibilité pour chaque commune.

Car la réussite de ce croisement est une condition sine qua non pour rencontrer les objectifs de FAST. En effet, si le réseau structurant régional n'est pas construit en cohérence avec les besoins locaux, son attractivité, donc sa fréquentation, et le transfert modal attendus seront mis à mal, conduisant à des frustrations de tous, Région, pouvoirs locaux, citoyens, et se solderont par un échec.