

POSITION DE L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS SUR LE PROJET DE DECENTRALISATION

La simplification et la coordination des acteurs au service d'un transport public performant

Le gouvernement a réouvert l'important chantier de la décentralisation. Force est de constater que le transport public de voyageurs est largement absent des débats tant nationaux que locaux.

Or nous estimons, qu'aujourd'hui, tout développement de la décentralisation doit s'insérer dans le cadre impulsé par le sommet de Kyoto de 1997 et les engagements de la France en faveur du "développement durable".

Les entreprises de transport public, conscientes du rôle qu'elles ont à jouer, souhaitent donc inscrire leur réflexion dans cette double approche : développement durable et décentralisation.

Rappelons qu'en la matière, le transport public bénéficie d'incontestables atouts :

. Peu polluant, il est particulièrement économe dans ses consommations d'énergies et d'espace public. A travers les requalifications urbaines qui l'accompagnent, le transport public participe activement à l'amélioration de la qualité de vie en ville.

. Outil essentiel du développement des territoires, il permet de les structurer, d'en rationaliser l'usage et d'y localiser des activités des services ou d'habitat. Il permet donc d'accroître le potentiel économique tout en respectant les principes d'une croissance viable à long terme. Il participe à une optimisation des coûts pour la collectivité.

. Il offre une accessibilité du territoire au plus grand nombre. Dans des lieux toujours plus saturés par le trafic automobile, le transport public est le seul garant d'un accès pour tous, aux services, aux loisirs, au travail et ce dans les meilleures conditions d'équité.

LES CONDITIONS D'UN TRANSPORT PUBLIC EFFICACE

Engager les transports publics dans un cercle vertueux

Le développement du transport public est plus que jamais d'actualité. Il devient **incontournable et urgent**.

Malgré une décennie en faveur des transports publics, l'effort réalisé n'a pas été à la mesure des besoins constatés. Il est impératif de franchir le cap qui permettra au transport public de jouer son rôle d'outil au service d'une mobilité durable.

Au-delà d'une nécessaire évolution lui permettant d'accompagner les nouveaux territoires de la mobilité, le transport public doit aussi s'adapter afin d'être en parfaite adéquation avec des pratiques de déplacement toujours plus diffuses et complexes.

Pour cela, il est désormais clair qu'un moyen de financement unique ne suffira plus. Seuls **des financements nouveaux**, issus de diverses sources, comme par exemple les amendes de police ou de stationnement, les plus-values foncières induites par les transports publics... ou encore l'affectation d'une part de la TIPP, permettront d'**impulser une évolution d'une ampleur suffisante pour répondre à la fois à la complexité de l'offre et à la diversité de la demande**.

Simplifier l'organisation institutionnelle et coordonner les acteurs

L'enjeu que représente le transport public, principalement dans sa capacité à s'affranchir des frontières qui constituent autant d'obstacles à son développement, nécessite une meilleure lisibilité de l'organisation territoriale. En effet, les découpages territoriaux complexes qui encadrent les transports publics et leurs différents modes ne correspondent plus au "bassin de vie" dans lequel s'effectuent les déplacements. Afin de répondre efficacement à cette explosion de la mobilité au-delà du cadre traditionnel, il est maintenant nécessaire d'envisager **une simplification de l'organisation territoriale française et un développement de la coopération institutionnelle**, seuls capables de permettre le dépassement des limites territoriales qui ne couvriront jamais exactement des pratiques et des besoins en constante évolution.

Il convient également d'aller vers **plus de coordination entre les acteurs** sur un même "bassin de vie" pour **réduire le nombre des interlocuteurs** des entreprises de transport public, dans un souci d'optimisation des moyens, des coûts et des savoir-faire. Dans ce sens, et comme l'UTP l'a déjà rappelé par le passé, le bassin d'agglomération, dans son acceptation la plus large, devrait être le lieu de décision et de mise en œuvre de toutes les réalisations se rapportant à la mobilité urbaine (voirie, stationnement, plan de circulation, plan de déplacements urbains...). Les niveaux départementaux et régionaux devraient, quant à eux, s'organiser pour favoriser l'intermodalité sur des espaces plus larges et la mise en œuvre de nouveaux services qui répondent à une vraie demande.

LES PROPOSITIONS DE L' UTP

La nouvelle étape de la décentralisation est une opportunité à saisir, même si beaucoup a été fait en matière de décentralisation de l'organisation des transports. En effet, la LOTI de 1982 a transféré aux communes et à leurs groupements la compétence du transport urbain, aux départements la gestion du transport interurbain et scolaire, aux régions la mise en place des schémas régionaux de transport. Par la suite, les régions se sont vues attribuer la responsabilité du transport ferroviaire régional. Ces phases de décentralisation successives ont eu des effets bénéfiques pour les clients des transports publics en matière de desserte, de fréquence, de qualité de service...

Confier l'intermodalité à la région

Face à l'explosion des territoires et à l'évolution de pratiques multiples de mobilité, le modèle de décentralisation développé montre ses limites : complexité, manque de cohérence et de souplesse, éparpillement des autorités organisatrices...

A cet égard, et à l'image de ce qui se passe dans les autres pays européens, la région est, pour l'UTP, le niveau géographique de réflexion le plus pertinent pour approcher globalement les questions de mobilité, dans une logique de mise en cohérence des systèmes de transport public et de mise en oeuvre aux différents échelons (régions, départements, agglomérations).

Ainsi, la région doit détenir la compétence en matière d'intermodalité, pour pouvoir la mettre en oeuvre dans ses principales dimensions : tarification, information, pôles d'échanges. Dans ce domaine, la région doit être l'instance de décision basée sur une coopération formalisée entre les différentes autorités organisatrices de transport, chacun des différents échelons conservant ses prérogatives et responsabilités en matière de mise en oeuvre et de gestion.

Donner à la région les moyens de l'action : expérimentation et ressources propres

Avant généralisation, l'expérimentation, telle que proposée par le projet de loi sur la décentralisation, doit servir de cadre à la coordination des politiques de déplacement menées aux différents échelons territoriaux. Des projets en ce sens doivent émerger et bénéficier d'une aide financière fortement incitative.

A l'heure où il est envisagé de transférer une partie de la TIPP à la région, cette dernière doit en affecter une fraction au transport public sur la base et à la condition d'une réalisation effective de projets intermodaux. Ce principe d'un financement fort émanant de la région et contractualisé entre autorités organisatrices, autour d'un projet partagé, est la condition d'un développement durable de l'intermodalité.

L'UTP considère l'intermodalité comme un enjeu essentiel pour franchir une étape décisive en matière de transport public et répondre au défi du développement durable.

Consciente que ses propositions nécessitent une adaptation des textes législatifs en vigueur, l'UTP souhaite :

- que soit confiée à la région la responsabilité de l'intermodalité en conservant aux autres échelons leurs prérogatives et leurs responsabilités en matière de gestion et de mise en œuvre,

- que soient donnés à la région les moyens et les ressources nécessaires pour conduire cette politique : l'expérimentation autour d'une coopération formalisée entre les différentes autorités organisatrices et une part de la TIPP, transférée à la région, consacrée aux projets intermodaux (tarification, information et pôles d'échanges).

Union des Transports Publics

L'UTP est un syndicat professionnel qui regroupe l'ensemble des entreprises de transport public urbain de voyageurs liées par contrat à une collectivité locale ou qui en dépendent, et ce quel que soit leur statut (privé, économie mixte ou public).

Directeur de la publication : Thierry SOUPAULT
Réalisation : Anne MEYER, Benjamin PAILLAUD, Valérie BEAUDOUIN
Conception PAO : Véronique THEROUX-LOPEZ
Impression : Double Exemplaire - 75009 Paris

5-7 rue d'Aumale 75009 Paris
Tél : 01.48.74.63.51 - Fax : 01.44.63.06.64
Mel : dg@utp.fr
www.utp.fr