

Livre vert de la Commission européenne  
«Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »



**CONTRIBUTION  
DU CES DE LA REGION ILE-DE-FRANCE**

Le livre vert sur les transports urbains, intitulé « *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine* » et présenté le 25 septembre 2007 par la Commission européenne, manifeste la volonté de l'Union européenne de s'impliquer dans le domaine des transports urbains.

Le Conseil Économique et Social de la Région Ile-de-France (CESR) souhaite manifester son intérêt pour cette démarche d'autant plus que la politique européenne des transports a progressé lentement, même si les quinze dernières années ont été marquées par de nombreuses initiatives, contribuant au développement d'une intervention européenne dans le domaine des transports. Le CESR constate également que cette politique européenne des transports est un élément non négligeable de l'action de l'Union, tant au titre de la politique de cohésion, que pour contribuer à relever le niveau de la croissance en Europe.

Une grande région métropolitaine telle que l'Ile-de-France ne peut être insensible aux trois enjeux principaux qui vont manifestement marquer la politique européenne des transports dans les prochaines années :

- le financement des grands projets prioritaires ;
- les questions de libéralisation du secteur des transports ;
- l'articulation entre le développement du secteur des transports et son impact sur l'environnement et le réchauffement climatique.

Les transports publics urbains sont au cœur de la politique de la Région Ile-de-France, comme l'a réaffirmé le budget 2008, exprimant clairement la priorité donnée par la Région à cette politique. L'Ile-de-France compte en effet 840 km de lignes ferroviaires, 211 km de métro, 600 km de réseau interurbain (RER), 18 417 km de lignes de bus. 6,8 millions de déplacements sont effectués chaque jour dans les transports en commun.

La Région Ile-de-France a lancé de nombreuses opérations, notamment de dépollution de bus, d'accessibilité des stations de métro, de RER, de gares. Des emplois-tremplins ont été créés afin d'assurer la sécurité dans les gares et les trains.

Les services du Conseil régional d'Ile-de-France, du grand Londres et Bruxelles-Capitale se sont regroupés pour produire une contribution commune à la pré-consultation sur les transports urbains, transmise le 31 avril 2007 à la Commission européenne, qui a souligné que l'Union européenne peut apporter une valeur ajoutée dans son action sur les transports urbains, dans les trois domaines réglementaire, programmatique et technique.

Sur la troisième question relative à la subsidiarité et à la gouvernance, cette contribution a proposé d'associer les collectivités locales à l'UE pour définir une politique de transport et le choix du mode d'organisation des réseaux de transport ; de prendre en compte la diversité des situations du transport urbain en Europe pour une politique de transport relative à la qualité de service et à la sûreté ; de développer des outils de communication et de diffusion des bonnes pratiques et, enfin, de développer des normes en matière de qualité de service, d'efficacité et de disponibilité des transports en commun, sans organiser de cadre légal contraignant.

**Étant donnée l'importance du transport urbain pour une région comme l'Ile-de-France, il apparaît intéressant que le CESR réalise une contribution en réponse à la consultation qui a été ainsi ouverte avec ce Livre vert de la Commission sur la mobilité urbaine.**

L'objectif du CESR, dans ce contexte, est de faire mieux connaître à la Commission les thématiques et les éléments qui apparaissent comme les plus importants au niveau régional et de mettre en avant non seulement les priorités franciliennes dans le secteur des transports, mais également les domaines dans lesquels des échanges d'expériences et un appui communautaire peuvent être considérés comme utiles.

Afin de réaliser au mieux la contribution envisagée, la commission des Transports du CESR a décidé de s'en tenir à ce qui, dans les rapports et avis déjà adoptés par cette assemblée, reste d'actualité et correspond aux questions posées. Cette démarche a également conduit à se focaliser sur celles des vingt-cinq questions apparaissant les plus pertinentes au regard des préoccupations déjà exprimées par le CESR en lien avec les thématiques ainsi abordés dans ce Livre vert par la Commission européenne.

La commission Transports du CESR a mis en place un groupe de travail afin de préparer ce projet de contribution qui a été validé lors de la séance du Bureau du CES de la région Ile-de-France du 5 mars 2008.



En préambule, le CES de la Région d'Ile-de-France et avant d'apporter des éléments de réponse à huit des questions posées dans ce livre vert, souhaite insister sur les trois points suivants :

Le **transport des personnes** constitue un **enjeu central** pour le **fonctionnement et le développement** de l'Ile-de-France en permettant à ses habitants d'accéder facilement aux emplois, aux équipements, aux commerces et aux services tout en favorisant l'activité économique pour réduire les déséquilibres territoriaux et sociaux et pour renforcer l'attractivité de la région.

S'agissant du **transport des marchandises**, il importe que cette activité, vitale pour les habitants et les entreprises et indispensable au développement économique de la région, soit considérée, à toutes les échelles de son implication (régionale, nationale et européenne, voire internationale), comme un élément à part entière de la planification en matière de transport, au même titre que le transport des personnes.

Le principe du **polycentrisme** comme fondement de l'organisation urbaine (y compris dans la zone dense qui bénéficie déjà d'importants équipements et services) apparaît ainsi – en matière spatiale – le moyen le plus approprié pour répondre à l'accueil d'une partie de la croissance (en population et en emplois). Conjugué à une densification raisonnable de la zone centrale, ce principe contribue à freiner, sinon à contrer l'étalement urbain.

Enfin, il convient de rappeler qu'il existe, en Ile-de-France, une autorité organisatrice des transports, qui a compétence sur le système de transports collectifs de personnes sur l'ensemble de la région. Elle regroupe la Région et les huit départements et est présidée par le Président du conseil Régional (pour plus de détails, voir réponse à la question 15).



**Question 2 – Quelles mesures pourraient être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?**

Une approche globale semble pertinente. Il est, en effet, indispensable que les collectivités territoriales, lors de l'élaboration de leurs plans de circulation, n'aient plus seulement le souci des déplacements motorisés mais aussi le réflexe de la prise en compte des piétons, par la mise en œuvre d'une politique de reconquête des trottoirs et de cheminements piétonniers sans obstacles.

Le CESR a ainsi été amené à faire des recommandations sur la conduite d'une démarche visant à développer une telle politique :

En premier lieu, il apparaît utile de former les décideurs sur les enjeux de la politique à définir et sur les possibilités offertes.

L'étape suivante consiste à élaborer un plan spécifique intégrant toutes les dimensions du transport : les cheminements spécifiques pour piétons et pour bicyclettes, le stationnement des cycles prévoyant des services annexes autant que de besoin, le programme d'entretien des infrastructures, la connexion entre modes de transport (voiture particulière et transports collectifs).

Par exemple, ce plan pourrait prévoir des cheminements spécifiques vers les pôles de transports multimodaux pour les piétons et les vélos, proposer des mesures de nature à faciliter l'accessibilité des trains pour les cyclistes ; et orchestrer la compatibilité entre les déplacements pédestres et cyclistes. La question des rollers en ville devra être approfondie afin d'y apporter des solutions satisfaisante si ce phénomène urbain persiste. Ce plan doit s'inscrire dans une démarche intercommunale, voire interdépartementale et rechercher la cohérence avec les Plans de Déplacements Urbains (PDU). Il peut proposer une déclinaison régionale du schéma national des « vélo routes » et des « voies vertes » s'appuyant largement sur les initiatives locales. Cela permet de constituer l'armature d'un réseau spécifique à partir duquel se dessineraient, en cohérence, les itinéraires et leur maillage selon les différents niveaux d'intérêts : interrégional, régional, départemental, communal et jusqu'à parvenir au niveau du quartier.

Sur la base d'un cahier des charges reprenant ses préconisations, la Région accorderait alors des aides incitatives à la conception et à la réalisation de tels plans et pourrait jouer un rôle incitatif et de coordination pour encourager la conception d'itinéraires dans un cadre interdépartemental.

Quelles sont les conditions de réussite d'un tel plan ?

- une concertation approfondie avec toutes les parties concernées (associations d'usagers, commerçants...) ainsi qu'une information pédagogique, complète et suivie en direction des habitants s'avèrent nécessaires.
- La mise en place de techniques favorables aux déplacements piétons et cyclistes en cohérence avec les réalisations des Plans de Déplacement Urbain (PDU) s'impose.
- La recherche d'une terminologie générique plus évocatrice constituerait par ailleurs un atout : « réseaux verts », « zone 30 », « circulations douces ».
- Le traitement des réalisations avec un grand souci du détail, de la qualité, du confort et de la sécurité et de la maintenance d'une bonne signalétique conforme à la normalisation européenne sont de nature à favoriser le développement de ces modes alternatifs à la voiture particulière.

- La mise en place d'aides financières à la formation des personnels techniques des collectivités locales et établissements compétents doit être envisagée.
- La création de formules d'abonnements intégrant de façon homogène, sur l'ensemble du territoire, le prix du transport collectif et l'utilisation de parcs relais pour tous les modes individuels, y compris les deux roues motorisés ou non constituerait un atout pour les modes doux.
- Enfin, un élargissement des compétences de l'autorité organisatrice des transports (STIF) aux deux-roues motorisés ou non peut s'avérer efficace.

Dans la continuité des propositions du CESR, la Région Ile de France a adopté une charte régionale des circulations douces en juin 2000. Elle a actualisé son dispositif en faveur des réseaux verts et des déplacements à vélo le 27 mars 2003.

Depuis une trentaine d'années, les abonnements hebdomadaires, mensuels puis annuels en Ile-de-France (carte orange, etc.) permettent d'emprunter tous les modes de transport, quel que soit l'exploitant. Mais il n'existait pas jusqu'alors, l'équivalent en matière de ticket à l'unité. À l'instar de certaines villes, la mise en place d'un ticket horaire intermodal par le STIF, autorité organisatrice, fait l'objet d'une première phase d'application pour les correspondances bus-bus et bus-tram depuis l'été 2007.

La Région a par ailleurs formalisé dans un guide, largement diffusé, les aides qu'elle mettait en place :

- Aide à la *mise en oeuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)* sur des axes ciblés (comité d'axe « Mobilien ») : La mesure prend la forme d'une aide à l'investissement pour des aménagements de voirie en faveur des Transports Collectifs et des circulations douces. Peuvent en bénéficier les collectivités locales et leurs regroupements,
- Soutien à l'*élaboration des PLD (Plans locaux de Déplacement)* : La mesure prend la forme d'un financement d'études – Peuvent en bénéficier: les Établissements publics de Coopération Intercommunale (EPCI),
- **Circulations douces** : La mesure prend la forme d'une aide à l'investissement matériel et immatériel – Peuvent en bénéficier : les collectivités locales et leurs regroupements ainsi que les transporteurs,
- Aide à la **mise en place de plan de déplacement d'établissements scolaires** et étudiants (PDES): La mesure prend la forme d'un financement d'études, d'actions et de travaux allant du soutien à la sensibilisation... et aux aménagements des espaces publics et de la voirie.

### **Question 3 – Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?**

Pour le CESR, les mesures susceptibles d'encourager un transfert modal en faveur des transports durables dans les villes concernent aussi bien le transport de personnes que celui des marchandises.

Chaque type de transport appelle des mesures spécifiques mais, dans les deux cas, il est nécessaire d'engager une hiérarchisation de l'usage de la voirie et de mettre en œuvre des mesures dissuasives en zone centrale.

La Région est le bon niveau pour organiser les déplacements au niveau de l'agglomération francilienne. Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) qui a compétence sur l'ensemble des transports collectifs de la région est à même d'organiser au mieux les déplacements au sein de l'agglomération.

Ses compétences pourraient être élargies (voir réponse à la question 15) en direction des circulations douces, de l'organisation des taxis et des livraisons en concertation avec les partenaires concernés. Dans le même temps une délégation sous forme contractuelle est à développer pour répondre aux besoins de proximité qui ne sont pas en concurrence avec les transports régionaux.

En ce qui concerne le **transport de personnes**, les mesures à prendre recouvrent quatre champs principaux que sont :

- les plans de déplacements urbains (PDU) auxquels sont liés la politique de stationnement et la maîtrise de la circulation. Sur ce sujet, on retiendra plus particulièrement :
  - qu'en termes d'aménagement, la priorité doit être au développement des transports collectifs, notamment sur les liaisons permettant d'éviter de transiter inutilement par le cœur de l'agglomération (développement des liaisons de banlieue à banlieue) mais aussi sur la desserte rapide des aéroports
  - qu'une meilleure organisation des connexions entre modes de transport différents (intermodalité) est un facteur primordial de facilitation et d'encouragement du transfert modal sur tout ou partie des déplacements individuels.
  - que la maîtrise de la circulation et de la vitesse des véhicules dans le cœur de l'agglomération, est un progrès pour une approche globale de la mobilité
  - que la politique de stationnement joue aussi un rôle déterminant dans le choix du mode de transport (stationnement limité en centre ville, parc auprès des gares et limitation du nombre de place pour les implantations nouvelles d'entreprise
- La qualité de service pour développer l'attractivité des transports en améliorant l'existant à travers la sécurité, la fiabilité, l'accessibilité pour tous, l'information, la tarification et le renforcement du service aux heures creuses et week-end (voir la réponse à la question 11).
- la tarification, avec notamment le développement de tarifications intermodales.
- L'amélioration des matériels roulants (accessibilité et qualité de service). En particulier, le renouvellement du parc d'autobus accessible aux personnes à mobilité réduite est un élément favorable au transfert modal.

Ces politiques en faveur du transport des personnes ne peuvent toutefois être développées sans une recherche de nouvelles ressources notamment en provenance des bénéficiaires indirects (voir réponses à la question et 22).

En ce qui concerne le **transport de marchandises**, il convient de freiner le développement excessif du transport routier longue distance et de transit. Pour ce faire, il faut développer les modes alternatifs en site propre comme le transport ferroviaire, le transport combiné, la route roulante ainsi que les liaisons fluviales à grand gabarit comme Seine Nord Europe et, au minimum, une amorce de Seine Est accessibles aux grands automoteurs et aux convois poussés de 4500 tonnes.

Dans cette perspective, il est nécessaire de développer et de créer des plates formes multimodales bien reliées aux différents modes dans le cadre d'un schéma d'organisation logistique dans une approche multimodale en améliorant leur accessibilité routière, et de réserver des sillons ferroviaires pour le fret tant sur les axes radiaux que sur ceux de contournement.

Dans le domaine ferroviaire, l'aménagement de la « grande ceinture » parisienne et la modernisation de l'axe de contournement dans le Bassin Parisien ainsi que la mise en œuvre de services fret sur les lignes TGV sont de nature à favoriser un transfert modal.

Par ailleurs il y a nécessité de maintenir en zone centrale les emprises publiques ou privées existantes (ferroviaires et fluviales) et nécessaires à l'activité économique de la région afin de réduire au maximum les parcours terminaux. Il faut aussi préserver les infrastructures de transport existantes et ne pas prendre de mesures qui soient de nature à les détourner de leur destination d'origine.

<b>Question 8 – Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?</b>
---

L'information en temps réel, si elle est nécessaire en situation normale, elle doit être particulièrement renforcée en situation perturbée et nécessite, d'abord, la mise en œuvre de formations adaptées pour les personnels concernées

Par ailleurs, au cours des dix dernières années, grâce à l'évolution des technologies numériques notamment, plusieurs mesures de grande ampleur ont été mises à place par les transporteurs à l'instigation et avec l'aide financière de la Région et du STIF. On peut citer notamment :

- La création, en 1997, d'une association, l'AMIVIF regroupant tous les acteurs du transport collectif de voyageurs sur le territoire francilien (RATP, SNCF, Transporteurs routiers). Cette association fournit 24h sur 24, sur son site Internet, une information multimodale intégrant les connexions entre les différents transporteurs et complète très utilement les serveurs spécialisés des entreprises de transport.
- La mise en place progressive sur les quais des gares et des stations ainsi qu'aux arrêts de bus, d'écrans d'information sur la circulation en temps réel (délai d'attente avant le passage du ou des prochaines rames ou bus).

On notera qu'une partie des investissements a été financé par le produit des amendes de police (infractions au stationnement urbain).

**Question 11 – Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?**

Cette recherche de qualité comprend aussi bien la régularité que l'amélioration du service offert, de la tarification, de la sécurité, de l'information et de l'accueil, car la qualité est un tout.

L'élaboration d'une charte de qualité spécifique aux transports collectifs en Ile de France associant toutes les parties intéressées et pouvant aller jusqu'à l'élaboration de normes de service public, est de nature à contribuer à ces objectifs.

De même la concertation régulière avec les organisations de consommateurs à travers de comités d'axes et de pôles peut permettre de prendre des mesures susceptibles de répondre aux aspirations de la clientèle.

L'ensemble de ces dispositions trouve sa déclinaison naturelle dans les contrats pluriannuels qui lient l'Autorité Organisatrice (STIF) et chaque transporteur.

**Question 14 – Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?**

En matière de planification, il importe de renforcer le lien entre **politiques d'aménagement et mobilité** en tenant compte de la diversité des territoires pour agir de manière cohérente et concertée à des échelles pertinentes, le transport intervenant comme **élément fédérateur d'identité** et support essentiel du parti d'aménagement et de développement régional.

Dans le cadre des politiques publiques en matière de mobilité durable, l'accent est mis sur la **maîtrise de l'usage des modes individuels** motorisés et sur le développement du transport collectif qui, avec les modes alternatifs non motorisés, constitue l'outil le mieux adapté pour accompagner cette forme de développement, valoriser les territoires desservis et contribuer à créer ou renforcer les liens de solidarité entre territoires.

Plus concrètement, cela suppose :

- de mieux structurer et de renforcer la polarisation des déplacements au sein de bassin de vie et de mobilité ;
- d'adapter et de développer une offre de transport collectif multimodale qui par son niveau peut être déterminante dans le choix modal ;
- de définir des référentiels quantitatifs et qualitatifs sous forme de « normes du service public de transport collectif » et que les moyens nécessaires soient effectivement alloués au transport public ;
- de favoriser les modes doux, singulièrement pour les déplacements de proximité ;
- de mieux maîtriser l'usage de l'automobile en conférant aux plans de déplacements urbains un caractère plus opérationnel.

Il est essentiel à cet égard que les documents de planification comportent des **dispositions opérationnelles** de nature à accompagner et favoriser les changements de comportement en préconisant des mesures techniques financières et programmatiques pour que la mise en œuvre des projets ne se dilue pas dans le temps et réponde sans ambiguïté aux objectifs de maîtrise de l'usage de l'automobile en ville.

Dans le domaine du **transport des marchandises**, qui est un élément à part entière de la planification évoquée plus haut, les éléments suivants doivent être soulignés.

- si le mode routier s'avère pertinent, compte tenu de sa flexibilité et de sa réactivité, principalement sur les courtes distances (moins de 150 kilomètres), il est nécessaire d'en réduire la prépondérance sur les longues distances, en incitant au **report sur les modes alternatifs** : voie ferrée, voie d'eau, transport combiné, cabotage maritime ;
- dans le souci de le voir se développer, le **transport combiné** devrait bénéficier d'aides publiques (dans le respect de la libre concurrence entre les modes) et des plateformes en périphérie de la région sont à réserver dans les documents d'urbanisme, plateformes raccordées aux réseaux autoroutiers, routiers et ferroviaires et, si possible, fluviaux ;
- dans le même esprit, le **développement du ferroutage** (autoroute roulante) doit être envisagé ;
- enfin, toute sa place doit être donnée au **fret aérien** dans les échanges européens et internationaux, et ceci dans des conditions acceptables par les populations riveraines.

En matière de **logistique**, dans la perspective d'une intensification prévisible des échanges commerciaux intracommunautaires et internationaux, les aménageurs doivent être incités à concevoir, avec la participation des professionnels concernés, **un schéma régional d'organisation de la logistique**, affirmant la vocation de la région dans ce domaine et donnant des orientations pour l'implantation de plates-formes, en prévoyant leur accessibilité multimodale élargie aux régions voisines.

Enfin, la délicate question de la **logistique urbaine** doit être traitée dans toute sa complexité : elle touche à la distribution, met en jeu de petites unités implantées en zone dense, au plus près des bassins locaux de consommation, pour être à même de répondre aux besoins quotidiens de la population.

Sur un plan général, il importe d'accompagner les propositions en matière de transport de dispositions opérationnelles concernant les outils et les moyens, notamment financiers, nécessaires à leur mise en œuvre. A cet égard, en matière de transport, il y a lieu :

- de mieux **anticiper** et **programmer** un volume accru d'études permettant d'engager davantage d'opérations ;
- de situer le **niveau des engagements financiers** publics en termes de priorités par rapport à d'autres investissements et par référence à la richesse régionale (exprimée en part du P.I.B. régional) ;
- d'examiner l'ensemble des dispositions à prendre afin d'arrêter une **programmation** des projets, **en fixant des priorités**, et de mettre en place une **structure de pilotage** et de suivi des opérations envisagées ;



- de rechercher de nouvelles dispositions permettant de mieux **coordonner** les décisions d'**aménagement** et les projets de **transport** qui les accompagnent ;
- de prendre les dispositions d'ordre administratif et financier pour opérer par anticipation les **réserves foncières** nécessaires à la réalisation des projets.

Enfin, s'agissant d'orientations mettant en jeu des politiques publiques qui relèvent de choix de société, il importe de favoriser, sous les diverses formes que recouvre la « démocratie participative », l'**implication des citoyens** et des acteurs institutionnels et associatifs tout au long du processus de planification devant conduire aux prises de décision.

**Question 15 – Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain avec l'aménagement du territoire ?  
Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?**

La question de la coordination et de l'organisation des transports urbains et interurbains en lien avec les politiques d'aménagement du territoire est une question d'autant plus fondée qu'elle se rapporte à une région où les besoins de mobilité concernent toutes les échelles de déplacement (du local au régional - voire au niveau interrégional- sans oublier l'accès au national et à l'international).

Adossée à une assemblée élue désormais responsable de la planification, l'existence d'une **autorité organisatrice** unique, intervenant sur le système de transport collectif de la région, dans toutes ses composantes et sur tous les aspects d'organisation, de planification, de financement et de prévision est un atout en terme de cohérence globale, de coordination et d'intégration, notamment tarifaire.

Cela étant, lorsqu'il s'agit en particulier d'élaborer et de coordonner des projets transversaux et « globaux » touchant à la mobilité des personnes et des biens, cette organisation n'est pas sans poser de problème :

- d'une part, elle repose sur une **logique régionale** sans toujours prendre en compte, dans toutes leurs spécificités, les réalités des **bassins de vie et d'emploi** dont l'émergence grandissante se trouve confirmée par de nombreuses enquêtes ;
- d'autre part, son objet ne concerne que le transport public de personnes alors même que les questions touchant à la mobilité couvrent l'ensemble du système de transport individuel et collectif ;
- que même s'il est efficace le système actuel apparaît de toute évidence complexe à gouverner, les acteurs économiques et politiques reconnaissant que pour mener des **politiques de transport** « globales et coordonnées » et favoriser la complémentarité entre modes, il pourrait être opportun de le compléter ;
- qu'au centre de cette problématique, se trouve mis en débat, la question des nouveaux outils de cohérence à mettre en oeuvre, facilitant l'articulation des projets de transport et des politiques urbaines et cela aux échelles les plus pertinentes.

Se trouve par conséquent posées :

- d'une part, la question de l'intérêt et de la forme que peut prendre un **élargissement des compétences d'une autorité organisatrice** en matière de mobilité intégrant l'ensemble des problématiques qui s'y rapportent : la circulation automobile, celle des transports collectifs, le stationnement, les deux roues motorisés ou non, les taxis...
- d'autre part, celle de l'emboîtement avec les « responsabilités territoriales » propres à chacune des structures institutionnelles et politiques constitutives du « paysage régional » (les départements, les diverses formes de regroupements de communes, les établissements publics territoriaux...), l'objectif étant d'opter pour un fonctionnement institutionnel **au plus près des préoccupations locales**.

Ces préoccupations amènent à rechercher un équilibre entre le rôle stratégique que doit jouer une autorité organisatrice qui conserve la maîtrise du réseau régional structurant mais délègue les lignes à caractère plus local à des **autorités organisatrices « de proximité »**. Le bon niveau pour constituer ces autorités devrait être celui des structures de coopération intercommunale disposant ou acquérant des compétences en matière de transport et dont le périmètre devrait s'inscrire dans une logique de bassin de vie.

Simultanément, l'autorité organisatrice « centrale » se verrait confier des responsabilités dans la **mise en œuvre du plan de déplacements urbains régional** qui concernent l'ensemble des modes de transport individuels et collectifs (ainsi que le transport des marchandises) et assortirait ces délégations d'obligations quant à la mise en œuvre des déclinaisons locales de ce plan à l'échelle de territoires pertinents constitutifs des autorités organisatrices de proximité.

Ainsi se trouverait consacré **un principe de subsidiarité**, renforçant la nécessaire cohérence entre aménagement, urbanisme et transport et permettant d'aborder la question des déplacements au niveau de territoires pertinents, au bénéfice de la mobilité durable et de la qualité de vie.

**Question 21 – Comment les instruments financiers existants, tels que les Fonds structurels et le Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?**

L'expérience du déroulement des grands programmes de développement précédents montre que le cofinancement d'opérations lourdes par des partenaires nombreux peut être parfois source d'allongements importants des délais de réalisation lorsqu'apparaissent, chez l'un d'entre eux, des difficultés de mise en place effective des crédits nécessaires.

Le CESR est donc favorable au « décroisement » des financements qui permet, à l'intérieur d'un programme global dont les finalités – et la répartition des financements- sont partagées par tous les co-financeurs, de cibler des opérations qui sont alors supportées financièrement à 100% par l'un des partenaires.

Les quelques opérations ainsi réalisées montrent que le décroisement des financements est un gage d'efficacité et de plus grande réactivité au bénéfice du développement de la mobilité.

**Question 22 – Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace ?**

En matière de développement des transports, la question du financement –et de la recherche de nouvelles ressources - est une question récurrente qui interpelle les autorités publiques parce que le poids de la dépense de transport augmente plus rapidement que la taille des villes.

Les raisons en sont multiples :

- d'abord, parce que l'élévation des besoins de mobilité des personnes et des biens trouve un moteur naturel dans l'évolution des modes de vie (décohabitation par exemple) mais aussi dans la difficulté croissante rencontrée par les populations pour se loger dans le centre de l'agglomération ;
- ensuite parce que la politique d'aménagement de la Région Île de France favorise un polycentrisme structuré autour de pôles urbains majeurs situés au-delà de la zone dense ;
- enfin parce que, face à une croissance continue du transport collectif, un retard important a été pris, au cours des dernières décennies, dans la désaturation des réseaux (voyageurs et fret) existants

L'amélioration de la mobilité urbaine en zone dense est donc en partie conditionnée par la réduction de la circulation automobile en provenance de la périphérie ou en transit. Et cette réduction repose sur un développement des transports (principalement collectifs) entre le centre de l'agglomération et les pôles structurants situés à la périphérie, auquel il convient d'apporter les financements nécessaires.

Le CESR tient donc à rappeler que les besoins de financements nécessaires pour développer un transport urbain propre et énergétiquement efficace, ne concernent pas exclusivement la zone dense ou cœur de l'agglomération, ni même les seuls transports assurant une desserte à caractère exclusivement urbain.

Par ailleurs, l'accroissement indispensable de *l'attractivité* des transports collectifs nécessite également des financements croissants.

Cela découle, plus spécifiquement, des éléments suivants :

- la nécessité d'améliorer la fréquence et la rapidité des modes de transport collectif, notamment aux heures de moindre affluence mais aussi l'amplitude des dessertes ;
- la nécessité de faciliter l'intermodalité (aménagement des connexions entre modes de transports, parkings, gares routières pour bus, etc.) ;
- la nécessité d'adapter le développement des systèmes d'information des usagers à l'évolution des nouvelles technologies.

Le CESR est attaché au dispositif actuel de financement des moyens de fonctionnement du transport public qui associe participation directe du voyageur, versement transport par les entreprises et contributions publiques.

En ce qui concerne l'apport des voyageurs, il considère que l'écart entre le prix du transport et son coût ne doit pas se creuser et recommande de poursuivre la politique tarifaire mesurée engagée ces dernières années, différenciée selon les zones et intégrant les mesures d'équité sociale nécessaires, permettant l'accès de tous les habitants au transport collectif. Il estime que de telles dispositions sont de nature à préserver l'attractivité du transport public et à favoriser sa fréquentation.

S'agissant du financement des *investissements*, le CESR, tout en approuvant la recherche de financements novateurs par le recours à des Partenariats Publics Privés (PPP), estime, d'une part indispensable, de faire appel plus systématiquement aux bénéficiaires indirects des services de transport collectif et recommande, d'autre part, que soient adoptées de nouvelles dispositions fiscales et financières.

Sur le premier point, le CESR a identifié deux principaux bénéficiaires indirects de l'amélioration des transports collectifs de voyageurs :

- les maîtres d'ouvrage en charge des grandes opérations d'aménagement ou de réalisation industrielles et commerciales pour lesquelles les infrastructures de transport sont indispensables ;
- mais aussi les propriétaires dont les biens bénéficient d'une valorisation foncière induite par un équipement de transport.

Sur le second point, les nouvelles mesures fiscales éventuelles pourraient concerner l'affectation au bénéfice du développement des transports collectifs :

- d'une plus grande partie du produit des amendes de stationnement urbain mais aussi d'une partie du produit même de ce stationnement étant précisé qu'il conviendrait de relever de façon substantielle tant les prix du stationnement que le montant des amendes, lesquels ont très peu évolué ces dernières années et se situent à un niveau manifestement insuffisant pour être dissuasif ;
- de dispositions fiscales incitatives au drainage de l'épargne privée vers les investissements transport.