



la synthèse

Conseil économique et social
de la Région Ile-de-France

Les perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF



Propositions / Suggestions

• RAPPORT et avis présentés par Jean-Michel PAUMIER et Daniel RABARDEL au nom de la commission des transports / 17 octobre 2007

La question des déplacements urbains, une problématique récurrente...

Placée par les Franciliens au premier rang de leurs préoccupations, la question des déplacements urbains occupe une place importante dans le développement économique, social et environnemental de la région capitale et suscite débats et controverses comme, d'ailleurs, dans nombre d'autres grandes métropoles.

Il s'agit en fait d'une problématique récurrente que les autorités publiques semblent avoir quelques difficultés à traiter en dépit des décisions prises, des programmes et des financements annoncés...et pourtant, ce sujet de politique publique revient toujours en bonne place dans les agendas politiques des exécutifs locaux ou régionaux. Cette question en réalité s'est la plupart du temps traduite par une accumulation de mesures diverses prises dans le domaine de la voirie urbaine, du stationnement (notamment en centre ville), de la circulation automobile, des transports collectifs, des deux roues...sans pour autant que de véritables synergies, aussi bien structurelles que temporelles, entre ces décisions sectorielles soient recherchées et obtenues. Il suffit pour s'en convaincre de voir, sept ans après son adoption, les effets limités du PDU régional.

...qui appelle des solutions combinant mesures d'ordre « technique » et « organisationnel »...

Dans bien des cas, face à la « pression automobile » qui fort heureusement semble marquer le pas, la réponse la plus classique des **autorités publiques** a été de chercher à **inverser la tendance** en investissant, certes insuffisamment, dans le développement des transports collectifs et

en adoptant un certain nombre de mesures « techniques » de nature à en faciliter l'exploitation et en améliorer l'efficacité, s'agissant en particulier des réseaux de surface (bus et tramway en site propre). Force est de constater

“ Il s'agit en fait d'une problématique récurrente que les autorités publiques semblent avoir quelques difficultés à traiter ”

que cette politique ne se suffit pas, à elle seule, et que si elle apporte des réponses en matière d'amélioration progressive du fonctionnement des transports collectifs, elle ne résout que partiellement les problèmes de congestion urbaine, de nuisance et de pollution atmosphérique.

...plus à même d'apporter des réponses appropriées à la diversité des territoires et à la complexité des problèmes

Aborder ces questions sous l'angle de **politiques intégrées de déplacements urbains** aux **différentes échelles territoriales**, du régional au local, dans le contexte plus large d'une maîtrise de la mobilité, sous entend que l'on conçoit et que l'on agit différemment, à la fois sur le cadre et sur le contenu des politiques publiques en la matière, au bénéfice d'une **efficacité accrue** du système de transport francilien, dans toutes ses composantes.

◆ **En matière de transports collectifs, le STIF est une véritable autorité organisatrice...**

Adossé à une entité politique -le Conseil Régional - et prenant appui sur une large base collégiale - les Conseils Généraux auxquels sont venus s'ajouter un représentant de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) et un représentant des Etablissements Public de Coopération Intercommunale (EPCI) - le STIF dispose aujourd'hui de marges d'initiative et de l'autonomie nécessaires sur une question qui, par nature, est d'abord d'ordre régional.

L'existence d'une entité unique intervenant sur le système de transport collectif de la région dans son ensemble et sur tous les aspects d'organisation, de planification, de tarification, de financement, et de prévision est un atout en termes de cohérence globale, de coordination et d'intégration, garantissant l'unicité du système francilien.

...mais qui doit davantage tenir compte de l'émergence de bassins de vie et de mobilité

Cette organisation centralisée repose en effet sur une logique régionale alors que se constituent et se développent en Ile-de-France, à des échelles territoriales plus fines des bassins de vie et de mobilité ayant des besoins spécifiques liés à la diversité des territoires franciliens.

...en étendant le cadre des délégations que la loi l'autorise à accorder à des « Autorités organisatrices de proximité »...

D'ores et déjà, des entités locales sont constituées pour appréhender certains problèmes de transport et créer des réseaux de bassin. Le STIF a adopté récemment un certain nombre de dispositions, accordant à titre expérimental et sous certaines conditions, des délégations à

des collectivités locales mais limitées à des services de proximité ou des systèmes de transport à la demande. Il s'agit là d'une avancée significative mais le STIF, ainsi que le permet la loi, doit aller plus loin dans les délégations à accorder à des Autorités Organisatrices de Proximité (AOP) tout en conservant la maîtrise des réseaux structurants que sont le Transilien, le RER, le métro, les tramways et le réseau Mobilien ainsi que les lignes structurantes d'autobus assurant, hors de Paris, des liaisons de pôle à pôle. Simultanément, son rôle stratégique d'autorité régionale en charge d'assurer en cohérence le développement des réseaux de transport collectifs doit se voir conforté et renforcé.

...tout en voyant ses compétences élargies aux questions touchant globalement à la mobilité et aux déplacements des personnes voire des biens.

Le STIF vient de se voir confier par la loi¹ des responsabilités nouvelles dans l'élaboration et la révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU), document dont la portée dépasse largement le seul transport collectif. Dans cet esprit, il serait opportun que de nouvelles dispositions législatives lui confèrent également des responsabilités dans la mise en œuvre de ce plan. De telles dispositions sont déjà en vigueur dans d'autres grandes métropoles. Ainsi à Londres, l'homologue du STIF, le « Transport for London », entité placée sous la tutelle du « Greater London Authority », exerce à l'échelle du « Grand Londres » son autorité non seulement sur les transports collectifs mais également sur les routes principales, les feux de signalisation et assure la régulation des taxis.

Mais, sans attendre la modification des textes en vigueur, le STIF, serait dès à présent fondé à assortir les délégations précédemment évoquées en matière de transports collectifs, d'obligations quant à la mise en œuvre par les autorités responsables (en particulier les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale couvrant le périmètre d'une AOP),

1 - Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

d'une déclinaison locale du PDU régional ou d'un Plan Local de Déplacements (dès lors, bien entendu, que celui-ci respecterait les orientations du PDU).

Ces deux sujets sont liés. Ils éclairent la nécessité d'une mise en cohérence des politiques de mobilité des personnes et des biens aux différentes échelles territoriales (du régional au local) au service de la **qualité de vie** des Franciliens et du **développement équilibré** de la région capitale.

*Ainsi, en Ile-de-France, tout en consacrant le principe de subsidiarité, l'objectif serait d'aboutir, d'une part, à des dispositions liant contractuellement les délégations du STIF et leur financement (chacune des parties devant apporter sa juste contribution), d'autre part, à la mise en œuvre d'une **politique de circulation et de déplacements** englobant l'ensemble des modes individuels et collectifs à l'échelle territoriale de l'AOP.*

Une mise en œuvre progressive à engager dans un cadre expérimental

Dans le contexte législatif actuel, cet objectif ne pourra être atteint que progressivement et faire l'objet d'expérimentations limitées à quelques regroupements de collectivités territoriales, se constituant en AOP à l'échelle de territoires pertinents en terme de déplacements. Cette expérimentation, établie sur une base contractuelle négociée, ne serait pas imposée, mais reposerait sur un principe d'adhésion volontaire des dites collectivités.

*Une telle évolution suppose un engagement fort des contractants avec pour le STIF, une volonté réelle de déléguer partiellement sa compétence et pour les collectivités demanderesses la recherche d'une organisation cohérente et complète en matière de déplacements, dans une **logique de mobilité durable** ■*

Les préconisations du CESR



Les délégations à accorder par le STIF à des AOP

1 Le STIF doit être conforté dans son rôle d'autorité organisatrice garante de la cohérence et de l'unicité du système de transport collectif francilien en lui octroyant notamment les moyens et ressources appropriés.

2 Ainsi que le permet la loi, le STIF doit aller plus loin dans les délégations à accorder à des Autorités Organisatrices de Proximité (AOP). Simultanément, son rôle stratégique d'autorité régionale en charge d'assurer en cohérence le développement des réseaux de transport collectifs doit se voir renforcé.

3 Il importe par conséquent de rechercher, dans le cadre défini par la loi, une nouvelle répartition des compétences entre le réseau régional « structurant » qui doit rester placé sous maîtrise du STIF et les lignes à caractère plus local, assurant des dessertes adaptées aux besoins de bassins de vie, dont l'organisation devrait être déléguée à des AOP.

4 Le bon niveau pour constituer ces AOP devrait être celui des structures de coopération intercommunale : communautés d'agglomération ou de communes, SAN, syndicats intercommunaux ou leurs regroupements... disposant ou acquérant des compétences en matière de transport et dont le périmètre devrait s'inscrire dans une logique de bassin de vie.

Les préconisations du CESR



L'élargissement des missions du STIF

5 Dans le même temps, pour l'efficacité globale du système de transport et la maîtrise des déplacements, est préconisé un élargissement des compétences du STIF en matière de déplacement des personnes, voire des biens, prenant appui sur ses nouvelles responsabilités dans l'élaboration et la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) régional. Il pourrait se voir ainsi confier des responsabilités dans la mise en oeuvre de ce plan.

6 Sans attendre de nouvelles dispositions législatives, le STIF est, dans le cadre législatif actuel, dès à présent fondé à contractualiser, avec des structures intercommunales constituées en AOP, des délégations de services de transports collectifs locaux. Celles-ci pourraient en outre être assorties d'obligations pour ces collectivités de mise en oeuvre d'une déclinaison locale du PDU régional ou d'un Plan Local de Déplacements (dès lors, bien entendu, que celui-ci respecterait les orientations du

PDU). Cette démarche pourrait être lancée à titre expérimental avec une ou plusieurs structures intercommunales volontaires.

7 Ainsi, tout en consacrant le principe de subsidiarité, l'objectif serait d'aboutir, d'une part, à des dispositions liant contractuellement les délégations du STIF et leur financement (chacune des parties devant apporter sa juste contribution), d'autre part, à la mise en oeuvre d'une politique de circulation et de déplacements englobant l'ensemble des modes individuels et collectifs à l'échelle territoriale de l'AOP.

8 Cela suppose un engagement fort des contractants : pour le STIF, dans la concrétisation d'une volonté réelle de déléguer partiellement ce qui relève de sa compétence, pour les collectivités, dans la recherche d'une organisation territorialement cohérente et complète en matière de déplacements, au bénéfice de la mobilité durable et de la qualité de vie des Franciliens. ■

cesr