

## Nouvelles Régions, nouvelles compétences: une opportunité pour le transport public de voyageurs

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la France compte 12 Régions métropolitaines, la Corse et 5 Départements et Régions d'outre-mer. Les exécutifs régionaux des nouvelles Régions sont maintenant en place. L'éventail de leurs compétences s'est nettement accru suite aux nouvelles lois de décentralisation : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM », du 27 janvier 2014 et loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe ».

**L**a réduction de leur nombre, le transfert prochain de compétences dévolues jusque-là aux Départements et leurs responsabilités de chef de file de l'intermodalité offrent aux Régions une opportunité historique de revoir le système de transport pour le rendre encore plus efficace.

Conscients de la crise des finances publiques, les opérateurs de transport public, réunis au sein de l'UTP, sont disponibles pour apporter leur expertise à la construction des politiques régionales. Forts de leur expérience en matière d'exploitation de lignes de transport urbain et régional et de services connexes sur ces territoires, ils sont prêts à partager leur

connaissance du terrain et leur expertise de la mobilité au service d'une optimisation des diverses offres de transport existantes sur les territoires régionaux.

### **ANALYSER LES FLUX EXISTANTS ET POTENTIELS POUR UNE MEILLEURE ARTICULATION MODALE, PENSER LA PROXIMITÉ ET CHOISIR SON MODE DE GESTION**

Les nouvelles Régions, dotées de compétences élargies mais de moyens constants, seront amenées à opérer des choix structurants pour optimiser et rationaliser l'offre de services et le parc de matériels.

Ces décisions peuvent être facteurs de développement comme d'attrition des trans-

ports publics, notamment au regard de la concurrence multimodale de plus en plus vive (véhicules particuliers, autocars en libre accès, covoiturage). Il est donc essentiel de prendre le temps du diagnostic.

#### **L'UTP**

- **préconise une recomposition des dessertes en fonction des dynamiques territoriales.** Cette recomposition devra s'affranchir des anciennes limites administratives infrarégionales, prendre en compte la réalité des déplacements dans les bassins de vie actuels et veiller à assurer la continuité des liaisons inter-régionales afin de garantir l'attractivité des modes de transports publics. De même, elle devra intégrer une dimension prospective prenant en compte les enjeux capacitaires et de développement durable des différents modes de transport.

- **souligne l'importance de l'élaboration du schéma régional de l'intermodalité** qui vise à coordonner les politiques conduites en matière de mobilité, en ce qui concerne l'offre de services, l'information aux voyageurs, la tarification et la billettique, le tout dans le respect des compétences de chacune des Autorités Organisatrices de Transport. Dans ce cadre, une attention particulière devra être portée aux relations avec les autres collectivités en charge des transports publics de voyageurs que sont les Autorités Organisatrices de la Mobilité ainsi qu'aux actuels délégataires qui assurent une proximité de mise en œuvre des politiques de transport.

- **préconise une approche au plus près du**

# UTP

Union des Transports  
Publics et ferroviaires

## Nouvelles Régions, nouvelles compétences : une opportunité pour le transport public de voyageurs

terrain pour trouver le bon niveau d'allotissement, adapté aux contextes géographique, démographique et économique.

- rappelle le principe du libre choix par la collectivité locale du mode de gestion des services publics de transports de voyageurs, dans le respect du règlement OSP n°1370-2007.

- recommande le recours à la délégation de service public dans le cas du choix de la gestion déléguée, permettant la responsabilisation des opérateurs par le transfert d'une partie substantielle du risque financier d'exploitation.

### REMETTRE L'USAGER AU CŒUR DU FINANCEMENT DES SERVICES

La liberté tarifaire dont bénéficient désormais les Régions leur permettra de mettre en œuvre des stratégies ciblées selon les publics tout en veillant à augmenter la part des recettes issues des voyageurs.

Aujourd'hui, les prix des titres de transport combinés, voire intégrés, entre plusieurs échelons territoriaux sont systématiquement moins chers que les prix cumulés de chaque titre. Les offres intermodales ont ainsi tendance à tirer vers le bas des tarifs déjà peu élevés. Si les voyageurs sont demandeurs de titres de transport intermodaux, c'est avant tout pour des questions de praticité de support et d'achat afin de fluidifier leurs déplacements. Or la meilleure façon d'atteindre cet objectif passe par l'accroissement des fréquences régulières et, donc, de l'offre. Ceci s'accommode mal des réductions de financement induites par les baisses de tarifs, voire le retour à la gratuité pour les transports scolaires.

#### ▣ L'UTP

- préconise une analyse des besoins des voyageurs en termes de services et de titres

préalablement à l'élaboration des grilles tarifaires intermodales.

- recommande la mise en œuvre d'une tarification solidaire, ciblée sur les voyageurs éprouvant des difficultés avérées à accéder aux titres de la gamme classique.

- rappelle qu'elle est opposée à la gratuité totale des transports publics car la gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale et elle est incompatible avec les enjeux de développement durable et l'évolution des finances publiques.

### MESURER L'IMPACT DE LA MONTÉE EN PUISSANCE DU DIGITAL ET DE LA BILLETTIQUE

Une billettique harmonisée au plan régional peut être un objectif prioritaire pour construire une offre de mobilité globale intégrant l'ensemble des modes de transport et des services proposés par les différentes autorités organisatrices et les opérateurs privés. De plus, le numérique est un puissant vecteur d'intégration des différents modes de transports. Afin de limiter les dérives financières (systèmes rapidement obsolètes ou hors normes), un recensement des outils existants comme des réels besoins des voyageurs est un préalable.

#### ▣ L'UTP

- recommande d'opter pour une architecture d'information voyageurs ouverte sur laquelle peuvent se greffer des modules au gré des évolutions de l'environnement.

- considère que les systèmes de billettique doivent être évolutifs et interopérables par ajouts successifs de fonctionnalités répondant aux besoins des voyageurs, à un rythme choisi et à un coût maîtrisé.

- préconise de développer des calculateurs d'itinéraires multimodaux en veillant à la standardisation des systèmes qui devront pouvoir inter-opérer et à leurs coûts.

### CONTACTS

#### Claude Faucher

Délégué général de l'UTP  
cfaucher@utp.fr  
+33 (0)1 48 74 73 67

#### Anne Meyer

Département Affaires  
économiques et techniques  
ameyer@utp.fr  
+33 (0)1 48 74 73 28

#### Dominique Fèvre

Département Valorisation et  
Communication  
dfevre@utp.fr  
+33 (0)1 48 74 73 46

### AFFIRMER LES HUBS ET LES PÔLES D'INTERMODALITÉ RÉGIONAUX

La gestion et le financement des points d'arrêts et des gares ainsi que l'émergence de nouveaux modes de déplacement donnent aux Régions une opportunité d'optimiser l'organisation des flux et l'articulation des différents modes.

La réduction du nombre d'Autorités Organisatrices de Transport contribuera nécessairement à faciliter le dialogue. Néanmoins, elle pourrait aboutir à davantage de distance entre les instances décisionnaires et les besoins des voyageurs.

#### ▣ L'UTP

- recommande de revoir le modèle économique du développement des points d'arrêt avec l'arrivée d'une offre privée (autocars en libre-accès, covoiturage) qui doit prendre sa part dans les coûts de fonctionnement et d'investissement.

- préconise de faire des hubs des lieux de vie agrémentés de services (tiers lieux de travail, commerces...).

**L'UTP.** L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes. L'UTP incarne l'unité de la branche ferroviaire.



UTP 17, rue d'Anjou 75008 Paris T +33 (0)1 48 74 63 51 F +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

POSITION ADOPTÉE LE 11 FÉVRIER 2016