

# Trente ans après la Loti, une nouvelle donne pour les transports

**L'**Observatoire régional des transports (Ort) organisait le 3 décembre dernier une journée de réflexion autour des nouveaux modes d'organisation institutionnelle des transports publics. Trente ans après la loi Loti, l'heure est à l'affirmation du fait métropolitain, dont le législateur souhaite qu'il se renforce dans le cadre de nouveaux schémas régionaux de l'intermodalité, conçus à l'échelle des Régions.

**Cette marche en avant se heurte à un mur financier, les ressources financières des collectivités étant de plus en plus contraintes. D'où la nécessité de réfléchir à d'autres sources de financement. Autant de sujets abordés tout au long d'une journée riche en échanges et propositions.**

Président de l'ORT, Jean-Louis Amato a ouvert les débats en fixant le cadre du colloque : « Il s'agit, pour nous tous, 30 ans après la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) du 30 décembre 1982, de se pencher sur les nouveaux défis qui nous attendent et que l'intitulé des tables rondes résume bien : le fait métropolitain, la Région et sa nouvelle compétence d'intermodalité ainsi que les conditions de financement des transports publics dans ce nouveau cadre institutionnel ». Il a invité le professeur Yves Luchaire (IEP d'Aix-en-Provence), un des meilleurs spécialistes de la décentralisation, à replacer les actuelles évolutions dans le contexte historique des 30 dernières années.

## **La Région, organisatrice de l'intermodalité**

Ce dernier a remonté le cours parfois tortueux de la répartition des compétences entre les différentes collectivités, de la loi du 7 janvier 1983 « relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions » à la loi sur les métropoles en cours de finalisation.

« Le projet de loi relatif à la modernisation de l'action publique territoriale et à l'affirmation des métropoles, actuellement en discussion, aborde également la question des transports de voyageurs. Mais la réforme qu'il induit est plus complexe que les précédentes », assure-t-il, établissant une distinction entre « les compétences et leur exercice ».

La grande nouveauté relève de l'intégration d'une notion de « chef de file ». « Dans ces domaines de compétences, les collectivités concernées doivent, par convention, s'entendre sur un schéma de mutualisation des services et de délégations des compétences ». Si chaque collectivité conserve ses compétences, « la Région en acquiert une nouvelle : le schéma de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports ».

## **Une complémentarité renforcée pour une meilleure efficacité**

Le schéma régional de l'intermodalité vise à coordonner l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. « Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire.

Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange. Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants », précise le professeur Luchaire.

## **Nice, Aix-Marseille, mais aussi Toulon et Avignon**

Cette redistribution annoncée des cartes de la compétence transport va modifier les partenariats actuels entre collectivités. Désormais, « la Région est chef de file pour l'organisation de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports, y compris les services réguliers non urbains desservant deux régions ou plus de deux régions ; la commune ou l'intercommunalité est chef de file pour la mobilité durable », précise M. Luchaire. Quelles seront les conséquences pour la Région Paca de ces modifications probables ? Paca compte déjà une métropole, Nice, qui s'adaptera plus naturellement aux évolutions législatives ; la métropole Aix-Marseille est programmée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ; deux autres agglomérations, dont on parle moins, sont profilées pour faire le grand saut métropolitain, à savoir Avignon et Toulon.

## **« Intense période de négociations »**

Il reviendra aux collectivités territoriales et à leurs regroupements d'organiser, par convention, « les modalités de leur action commune pour l'exercice des compétences faisant l'objet des « chefs de filat », dont les transports du fait de l'intermodalité ». Le professeur Luchaire conclut son intervention très détaillée par un exercice de projection : « Les intercommunalités étant chef de file pour la mobilité, pourront donc passer des conventions avec les autres collectivités pour l'exercice de la compétence transport. Il s'ensuit qu'au lendemain de l'adoption de la loi actuellement en discussion : la Région élaborera son schéma de l'intermodalité ; les diverses catégories de collectivités négocieront l'organisation et l'exercice de la compétence transport. On peut penser que les métropoles voudront conserver la maîtrise de cette compétence, surtout dans la région marseillaise, puisque cette compétence est l'une des raisons, sur ce



Jean-Louis AMATO  
Président de l'ORT PACA



Yves LUCHAIRE  
Professeur à l'IEP d'Aix en Provence



Dominique BECKER  
Président du Conseil de développement de la CPA

territoire de l'institution de cette métropole. Ailleurs, il incombera aux autres intercommunalités, aux Départements et à la Région de s'entendre sur la coordination de leurs transports respectifs. Par ailleurs, la Région pourra également s'entendre avec les Régions voisines pour la création de services réguliers non urbains desservant deux régions ou plus de deux régions. On assistera donc à une intense période de négociations entre toutes les catégories de collectivités territoriales et leurs groupements : ce n'est qu'à l'issue de cette période qu'apparaîtra le paysage français des transports », envisage-t-il.

### **Première table ronde, l'affirmation du fait métropolitain**

L'avenir est donc clairement à la métropolisation de l'aménagement des territoires et les transports publics devront s'adapter à cette nouvelle donne institutionnelle. Plusieurs questions sont abordées lors de la première table ronde de la journée : quels seront les impacts de la formalisation institutionnelle des métropoles en Paca ? Peut-on croire raisonnablement en une AOT unique ? Politiquement, jusqu'où ira-t-on ? Plusieurs personnes étaient réunies autour de la table : Vincent Fouchier, directeur du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence ; Jean-Yves Petit, vice-président du Conseil régional, en charge des transports ; François-Xavier Perin, président du directoire RATP développement ; Dominique Becker, président du conseil de développement (CDC) de la CPA (communauté d'agglomération du Pays d'Aix).

### **Les CDC prennent les devants**

Dominique Becker a d'abord rappelé que les Conseils de Développement, qui réunissent les acteurs de la société civile afin de conseiller les élus sur des sujets stratégiques relevant des compétences des diverses collectivités, ont devancé la marche en avant de la métropole. En effet, alors que les débats politiques sur la constitution de la future métropole Aix-Marseille-Provence butent sur des crispations historiques –les cinq autres collectivités que Marseille Provence Métropole (MPM) en refusant le principe-

les CDC de MPM, de la CPA et du Pays d'Aubagne et de l'Etoile ont décidé de réfléchir ensemble au devenir métropolitain du territoire. « Nous avons identifié quatre enjeux primordiaux : les transports, l'organisation du territoire, le développement économique et l'environnement au sens large ». En 2012, les présidents des EPCI concernés (MPM, CPA, Pays d'Aubagne et de l'Etoile, l'agglo de Salon-Berre l'Etang, le SAN Ouest Provence, le Pays de Martigues) ont décidé de se tourner vers la solution du pôle métropolitain, forme adoucie de la métropole issue de la loi de décembre 2010, autorisant des coopérations choisies. Il en existe aujourd'hui une douzaine en France.

« Nous avons participé à la démarche mais cette dernière a été remise en cause du fait du débat actuel sur la métropole, initié dès la fin de l'année 2012 », précise Dominique Becker. Cette coopération inter-CDC a néanmoins permis de devancer un certain nombre de difficultés qui ne manqueront pas de se poser aux futurs acteurs de la métropole : « Quelles seront les conséquences de la métropole sur le plan fiscal, pour les entreprises et dans la vie quotidienne des citoyens ? Comment préserver les services dits de proximité dans un ensemble plus vaste ? Comment faciliter la démarche participative dans ce même cadre ? Enfin, en termes de fonctionnement, est-on sûr que la mutualisation des moyens humains et financiers va réellement se traduire par un moindre coût pour la métropole ? », précise Dominique Becker.

### **Définir les « corridors les plus structurants »**

Au sein de la Mission de préfiguration de la future métropole, Vincent Fouchier est chargé d'établir un vaste état des lieux : « La fusion des six intercommunalités actuelles va transformer ce territoire en l'une des plus importantes métropoles du pays », insiste-t-il. Au-delà de l'assemblée métropolitaine, des conseils de territoire sont envisagés par la loi, afin de préserver la nécessaire proximité du service public. Une quinzaine de personnes forme la Mission de préfiguration, réunie autour du préfet Laurent Théry, exclusivement dédié à cette tâche par le gouvernement. Un

conseil des élus et un conseil des partenaires complètent le dispositif. « Nous avançons à pas prudents mais sûrs », assure Vincent Fouchier. Huit chantiers ont été arrêtés, le troisième s'attelle à dresser une carte précise des forces et des faiblesses des déplacements et de la mobilité sur la future aire métropolitaine.

« Nous travaillons sur les projets mûrs, dont l'ensemble réuni constitue une enveloppe de 4 milliards d'euros. Le cumul de ces projets ne forme pas nécessairement un maillage métropolitain. Nous travaillons donc sur de nouvelles lignes de désir. Le récent rapport de l'OCDE sur la métropole compare les mobilités en cours sur l'aire d'Aix-Marseille à celles de Denver ou Memphis, qui cumulent une vingtaine de jours de congestion par an liée aux embouteillages. Nous serons à 17 jours en 2025 dans l'aire Aix-Marseille si nous n'agissons pas dès aujourd'hui. Notre objectif majeur est d'identifier les corridors de mobilité les plus structurants pour les connecter entre eux », affirme-t-il.

### **Les transports, vecteurs d'aménagement**

Jean-Yves Petit souhaite construire la métropole marseillaise, « en amont, avant 2016 ». « Depuis 2010, j'ai eu une dizaine de réunions avec les AOT, une relation de confiance s'est installée entre nous. Les acteurs sont conscients qu'en matière de transports, la Région joue un rôle fédérateur ». La position en surplomb de la Région lui permet de ne pas oublier les « zones peu denses, dont les habitants se sentent abandonnés, notamment en matière de dessertes ».

La création des pôles d'échanges, et de ce fait, la modernisation des gares, peuvent jouer un rôle important en termes d'emplois mais aussi d'attractivité du territoire, rajoute le vice-président de la Région. Jean-Yves Petit appelle enfin ses collègues élus à une meilleure intégration de la donne métropolitaine dans leur quotidien politique, ce qui est loin d'être le cas. « Comment espérer l'émergence d'une meilleure citoyenneté métropolitaine si les élus eux-mêmes nourrissent une forme de défiance à son égard ? ». Dernier point soulevé : la Région ne reçoit pas de



Vincent FOUCHIER

Directeur du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence



Jean-Yves PETIT

Vice-président « transports » du Conseil régional PACA



François-Xavier PERIN

Président du directoire RATP Développement

ressources financières dédiées pour les transports, notamment sur le produit de la collecte du Versement Transport. « Il s'agit là d'un paradoxe qui peut constituer un frein dans la mise en œuvre de nos nouvelles missions ».

### **Intermodalité réussie dans un cadre institutionnel clair**

François-Xavier Perin rappelle que le champ d'intervention de la RATP ne se limite pas à la France et que la région travaille dans douze pays. « En matière de transports, le fait métropolitain s'est imposé au fil des années. Chaque fois que l'organisation des transports relève d'une compétence globale, je m'en réjouis. La multipolarité est devenue la référence parce que les transports se sont complexifiés. Or, face à une telle réalité, il faut viser à une meilleure efficacité et lisibilité de l'organisation.

Si l'extension du territoire est une bonne chose, la juxtaposition des structures m'inquiètent un peu plus ». Le président du directoire RATP développement met l'accent sur la priorité accordée « au fait urbain » qui impose des choix, notamment en termes de dessertes dans des zones moins denses sur le plan démographique. « Vouloir substituer les transports en commun à la voiture est impossible dans certains secteurs ruraux. Il faut améliorer le transfert modal, en encourageant le covoiturage, la construction de parkings relais, en réfléchissant à mieux harmoniser les correspondances entre les modes de transports, etc. ».

### **Transports polluants et déplacements domicile-travail**

Cette première table ronde a ensuite donné lieu à quelques échanges avec la salle. Une personne s'interroge sur la pertinence du développement des transports polluants alors que le prix du pétrole risque de s'envoler dans un futur proche. La solution du tramway, non consommateur de fuel, n'est-elle pas la plus appropriée ? Vincent Fouchier assure que « la problématique énergétique fait partie de celles que la mission interministérielle a intégrée ». Il cite une récente étude de

l'Agam (Agence de l'urbanisme de l'agglomération marseillaise) selon laquelle entre 2000 et 2012, le coût de l'énergie a bondi à 900 euros pour un salaire moyen.

« L'espace de pertinence des déplacements a tendance à se rétrécir pour certains salariés. Certains chômeurs assurent ne pas avoir retrouvé un emploi du fait de leurs difficultés à financer les déplacements domicile-travail ».

### **Les dessins ne font pas les projets**

Un intervenant, membre de la CDC du Grand Port de Marseille, rappelle que les CDC ont fourni, « il y a 30 ans, clés en main », des plans de restructuration de l'offre de transports publics en Paca. « A quoi sert-on ? », lance-t-il. Jean-Yves Petit salue le rôle des CDC, « dont les propositions sont souvent à contre-courant des actions mises en œuvre dans les collectivités ».

« Il est facile de dessiner des projets et d'en afficher la pertinence. Mais le plus important reste de décider du processus de création de ce projet. J'ai été responsable du schéma directeur des transports pour le Grand Paris. Puis est arrivé le Grand Paris de Christian Blanc. Finalement, il ne reste du projet que ce que l'Etat et la Région avaient conçu précédemment. Aujourd'hui, il n'est pas raisonnable de faire rêver sur des projets qui ne sont pas finançables », ajoute Vincent Fouchier.

### **Métropoles peu vendeuses politiquement**

Un autre participant interpelle les personnes de la table ronde sur l'absence de portage politique autour du fait métropolitain. Il s'inquiète d'un décalage pénalisant entre une métropole conçue pour améliorer la vie de la population et des élus qui, majoritairement, n'en font pas la promotion. Jean-Yves Petit partage ce constat : « Pour le président de la Région, il n'est pas simple d'afficher un choix. Il faut toujours qu'il fasse attention aux endroits où il met les pieds parce que la moquette peut se soulever. Peu de maires ou de candidats vont porter politiquement la métropole lors des prochaines municipales ». François-Xavier Perin

précise que la présence de plusieurs opérateurs dans les organisations de transports métropolitaines ne constituait pas un frein à l'efficacité de l'intermodalité, comme à Londres où les lignes de bus font l'objet de DSP séparées.

### **Deuxième table ronde, la Région, chef de file de l'intermodalité**

En elle-même, l'intermodalité est désormais présentée par le législateur comme une compétence à part entière. C'est dire le chemin parcouru depuis la Loti, le législateur en faisant désormais le moyen essentiel du développement des transports collectifs. Or, l'intermodalité reste encore à construire. Tout le monde s'accorde à dire que l'échelon régional est le plus adapté pour relever le défi. Ce « chef de filat » doit-il déboucher au final sur la création d'un réseau de transport intégré à l'échelle régionale ?

Romain Cipolla, responsable du pôle mobilité durable au GART, Jean-Yves Petit, Franck-Olivier Rossignolle, directeur général adjoint France de Transdev et Laurent Benvenuti, délégué général de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) PACA-Corse, participent à cette deuxième table ronde.

### **La Région est déjà passée à l'action**

« En matière d'intermodalité, la Région Paca est en avance », assure Jean-Yves Petit. La collectivité a créé le site pacamobilité.fr, en partenariat avec les AOT. « C'est une première démarche ». Dans le domaine de la tarification, des cartes –optimales ou Zou- favorisent cette fluidité intermodale recherchée. « Nous avons lancé une étude sur l'unification de la tarification à l'échelle métropolitaine », précise le vice-président. «

Des efforts restent à faire sur l'information aux usagers lors des perturbations sur le trafic ou encore sur les infos liées aux travaux. Notre objectif est d'élaborer le schéma de l'intermodalité dès 2014. Ce qui nous permettra, par exemple, d'agir rapidement en amont d'un PDU d'une communauté de communes qui ne serait pas compatible avec le schéma régional de



Table ronde n° 2



Romain CIPPOLA

Responsable du pôle Mobilité Durable au GART



Franck-Olivier ROSSIGNOLE

Directeur général adjoint France de Transdev

l'intermodalité ». Sur la gouvernance, la Région souhaite être chef de file dans la gestion des gares régionales. « Sur les pôles d'échanges, les collectivités concernées devront être des partenaires actifs. Dans le cas contraire, cela ne fonctionnera pas », assure-t-il.

### Modes de transports complémentaires

« Aujourd'hui, on n'oppose plus les modes de transports entre eux. Depuis dix ans, la Région a fait de gros efforts pour développer les TER. Nous devons réfléchir à la fois à la multimodalité puis à l'intermodalité. L'objectif est de mettre en place une multitude de services, les prochaines AOT de la mobilité, qui remplaceront les actuelles AOT, auront une vision d'ensemble des modes de déplacements », affirme Romain Cipolla.

Il n'entend pas exclure du champ des mobilités la voiture mais aller dans le sens d'une meilleure organisation du covoiturage et de l'auto-partage. « Le futur schéma de l'intermodalité devra être élaboré par l'ensemble des AOM afin que ce SRI soit compatible avec les documents d'aménagement (SCoT, PDU, PLU, PLH, etc.). », conclut-il.

### Des cloisons à abattre

Dans un contexte de financements publics contraints, « l'intermodalité peut être source de réduction des dépenses pour les collectivités, en éliminant les doublons et en rationalisant l'organisation des dessertes », assure Franck-Olivier Rossignole. Il invite à renforcer l'information en direction du voyageur. Et propose d'optimiser les moyens de déplacements les plus performants dans tel ou tel secteur, quitte à faire des choix cruciaux qui pourraient décevoir une partie de la population.

Laurent Benvenuti s'interroge de son côté « sur le mystère de l'intermodalité, objet de consensus depuis des années sans pour autant qu'une affirmation plus concrète n'ait émergée ». La Loti a permis de définir des périmètres de compétences sans pour autant organiser des liens entre les

modes et les réseaux de transport. « Quatre leviers forment le cadre opérationnel de l'intermodalité : l'information des voyageurs, la tarification –le vieux rêve du titre de transport unique-, les gares d'échanges et la billettique –il faut lever les freins techniques pour assurer l'interopérabilité entre les 70 systèmes billettiques des 400 AOT françaises », poursuit-il.

Avant de proposer qu'une ressource financière dédiée à l'intermodalité soit identifiée pour que ce chantier soit mené à bien. Laurent Benvenuti alerte sur un risque, celui du cloisonnement actuel entre les transports urbains et non-urbains. « Nous devons mieux calibrer nos échanges », assure-t-il, rappelant cette évidence que l'intermodalité imposera la mise en place d'instances de concertation.

### Partir d'abord de l'existant

Interrogé sur l'importance du covoiturage et de l'auto-partage, Jean-Yves Petit met en exergue l'importance des Plans de déplacements interentreprises qui, grâce notamment à un financement de l'ADEME, font de cette double solution une vraie alternative aux engorgements routiers.

Les voitures électriques ne forment pas encore une réalité tangible pour les citoyens mais elles pourraient se multiplier dans les entreprises qui encouragent l'auto-partage, espère le vice-président de la Région. Franck-Olivier Rossignole confirme l'intégration des modes doux dans les DSP urbaines. « En ce moment, nous sommes sur un appel d'offres à Bordeaux dont la réponse réclame d'intégrer la totalité de la chaîne de la mobilité », précise-t-il. L'intermodalité implique par ailleurs une plus grande harmonisation des grilles horaires, « sachant que dans le ferroviaire, le changement s'effectue en décembre à l'échelle de l'Europe et qu'il faut ensuite adapter les horaires des bus ».

Aux AOT d'agir en amont pour repérer des besoins intermodaux, notamment dans les corridors d'échanges denses, là « où les

zones d'activités se développent ». Laurent Benvenuti suggère d'intervenir en deux temps. « La Région doit mieux coordonner les pôles existants. Le grand soir de l'intermodalité prendra plus de temps, en faisant table rase de certains réseaux existants et en créant un maillage pertinent de nouvelles dessertes adaptées aux évolutions des bassins d'emploi et de vie », assure-t-il.

### Chef de file, vraiment...

La solution pourrait venir de la multiplication de parkings de délestage le long des autoroutes, suggère une personne dans la salle. Elle préconise par ailleurs la réduction de l'écart entre l'utilisation du vélo aux Pays-Bas (30 % de l'ensemble des déplacements !) et la France (seulement 2 % !).

Ultime demande : l'accrochage d'un vélo dans un train sur un rack prévu à cet effet coûte 6 € sur un trajet Aix-Avignon de 17 €. Ce prix élevé n'incite guère aux modes doux... « Ce coût n'est pas normal », confirme en réponse Jean-Yves Petit. « Même s'il y a un vrai problème de place, il me paraît évident que l'emplacement du vélo doit être gratuit », affirme l'élu. Avec d'autres collectivités, quand le foncier est disponible, la Région essaie de multiplier les aires de délestage à proximité des autoroutes. « Escota préfère miser sur le covoiturage », ajoute cependant Jean-Yves Petit.

La Région va lancer une étude en 2014 sur les évolutions à attendre autour de dix gares régionales. « A partir des besoins, l'Etablissement public foncier régional pourra acquérir des terrains pour y réaliser de futurs pôles d'échanges ». En conclusion de cette deuxième table ronde, Jean-Yves Petit invite les législateurs à clarifier rapidement la notion de gouvernance, afin que la notion de chef de filat ne soit pas « que » conceptuelle.

### Troisième table ronde, le financement des transports publics à la mesure du nouveau cadre institutionnel

Une tautologie : pour relever le défi

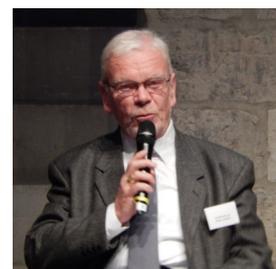


Laurent BENVENUTI

Délégué régional FNTV PACA –Corse



Table ronde n° 3



Louis COSTEPLANE

Vice-président de la communauté du Grand Avignon

ambitieux du développement des transports collectifs, il est nécessaire d'investir dans ce secteur. Or, un mur financier s'élève face aux réalisations nécessaires. Une double réflexion doit être menée sur l'économie des réseaux et le budget des collectivités territoriales. Stéphane Coppey, Chargé de mission au Conseil Régional Paca, Etienne Fougeray, Directeur adjoint de Kéolis, Louis Costeplane, Vice-président du Grand Avignon, participent à cette dernière table ronde de la journée.

### Le Grand Avignon relève son VT pour payer le tramway

Stéphane Coppey pose d'emblée des éléments de comparaison éclairants sur le financement des transports publics. « Le budget dévolu aux transports de l'ensemble des collectivités s'élève à 20 milliards d'euros. Le Versement Transport permet de récolter 2,5 milliards d'euros auprès des entreprises. L'équation est donc simple : face à des capacités financières de plus en plus contraintes, les collectivités doivent soit baisser les dépenses, soit augmenter les recettes pour offrir des transports publics de qualité ».

Louis Costeplane est conscient que les communautés d'agglomération, qui récupèrent la collecte du VT, sont « privilégiés. Le financement du tramway s'est fait notamment par le relèvement de la VT en 2011 de 1,3 % à 1,8 % », assure-t-il. Sur le réseau actuel des bus, le Grand Avignon perçoit 5 M€ de recettes commerciales. « Je ne crois pas à l'utopie de la gratuité. Si les recettes commerciales nous échappent, nous devrions compenser le manque à gagner par l'augmentation de la pression fiscale ».

L' élu du Grand Avignon ne souhaite pas étendre plus qu'il ne faut la base d'imposition du VT, « les entreprises sont déjà suffisamment pressurisées ». Dans ce contexte, « Aide-toi et le ciel t'aidera » assène Louis Costeplane, dont l'objectif est d'améliorer la productivité du réseau des transports en faisant en sorte qu'il réponde mieux encore aux mutations sociologiques du bassin de vie du Grand Avignon.

### Une « impossible équation financière » ?

« Nous n'avons pas de financement propre sur les transports », assure Stéphane Coppey. « Nous sommes dans une équation impossible. Les charges augmentent, les dotations de l'Etat baissent et nous ne pouvons compter que sur les recettes fiscales de la carte grise. Logiquement, l'offre de transports publics régionaux décline ». Il faut donc envisager de nouveaux financements. « La Région Ile-de-France finance le réseau ferré grâce au VT, qui se situe à 2,5 %. En province, ce taux plafonne à 2 % dans les agglomérations touristiques. Il n'y a aucune raison particulière qu'un tel écart soit maintenu entre Paris et la province ». Ce serait là l'un des objectifs du VT interstitiel, dont 0,2 % permettrait de financer les réseaux ferrés.

D'autres pistes sont avancées par Stéphane Coppey: la taxation des surfaces de stationnement, le relèvement de la taxe de séjour, aujourd'hui perçue par les communes et dont une partie pourrait financer les transports publics dont les touristes sont des utilisateurs assidus. Chaque année, 35 millions de touristes visitent la région Paca.

### Tarification solidaire

Etienne Fougeray s'interroge : « Pourquoi la population accepte-t-elle que le prix de l'eau ou de la cantine augmente de 20 % sur ces dernières années alors que le prix du ticket a baissé de 7 % ? ».

Le directeur adjoint de Kéolis cite l'exemple de la tarification solidaire de Strasbourg, où quatre catégories d'âge ont été arrêtées ainsi qu'un abonnement famille. « Le principe consiste à faire payer tout de monde en fonction des revenus. Cette approche a visiblement été bien comprise puisque le réseau strasbourgeois a gagné 12 000 abonnés ces derniers mois ». Et de poursuivre : « On ne peut plus proposer un service qui n'est pas rémunéré à sa juste valeur ». Agir sur les recettes commerciales ? Pour gagner la bataille de la recette commerciale, il faut offrir un service attractif. « Quand on gagne 10 % de plus de vitesse commerciale, la fréquentation croît de 5 % », précise Louis Costeplane. La multiplication des couloirs pour les Bus à haut niveau de service permettrait de renforcer cette attractivité, assure une personne dans le public. « L'étroitesse des rues empêche de créer du TCSP à l'échelle souhaitée. Sans oublier l'absence de civisme

de certains qui garent la voiture dans les couloirs de bus », poursuit l' élu.

Sur le stationnement, Stéphane Coppey propose une augmentation de la taxe ou alors une suppression plus importante des places de stationnement, « comme l'a fait, avec un certain courage politique à Paris, Bertrand Delanoë ». Dans la salle, une autre personne s'étonne de l'absence de contrôleurs dans les TER pour limiter le « fléau » de la fraude et élargir ainsi l'assiette des recettes commerciales.

### Et si les entreprises avaient intérêt à une augmentation du VT ?

Dans la salle, Claude Julien, de la FNAUT-Paca, s'oppose lui aussi à la gratuité des transports. « La revalorisation des tarifs est une piste à explorer mais il faut sanctuariser les tarifs sociaux », assure-t-il. Un autre participant considère qu'une augmentation du VT serait comprise par les entreprises si elle permettait aux salariés d'être à l'heure dans leur entreprise et si les investissements qui en découleraient, notamment pour les commerces, rendaient leurs activités plus attractives. 47 % des salariés travaillant dans la fonction publique à Marseille, il est suggéré d'harmoniser les horaires d'entrées et de sorties des bureaux pour fluidifier le trafic automobile. Autre solution, des péages à l'entrée des grandes villes, dont l'objectif serait le financement des TER. L'amende à 17 euros pour stationnement illicite va prochainement disparaître, les communes pourront en fixer le montant et investir notamment sur des réseaux de transports plus performants, rappelle Stéphane Coppey.

### Où sont les élus ?

En conclusion de cette journée « riche et dense en échanges », Jean-Yves Petit regrette l'absence d'élus parmi les participants. « Nos débats débouchent sur de nombreuses idées mais ce sont les élus qui peuvent les rendre effectives. Je regrette donc leur absence.

La Région travaille bien sur les transports avec le Conseil général des Bouches-du-Rhône parce que je suis en relation constante avec l' élu qui suit le dossier, en l'occurrence André Guinde, ce qui permet une accélération de la mise en œuvre de certains projets. Quand les élus travaillent entre eux, les dossiers avancent plus vite », affirme le vice-président du Conseil régional Paca.



Stéphane COPPEY

Chargé de mission au Conseil régional PACA



Etienne FOUGERAY

Directeur adjoint de Kéolis



Jean-Yves PETIT

Vice président du Conseil régional PACA