

CONTRIBUTION DU STIF
(SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE)
A LA CONSULTATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE
SUR LES TRANSPORTS :

« Un avenir durable pour les transports :
vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie »

(Bruxelles COM(2009)279/4)

**LA POLITIQUE MISE EN PLACE PAR LE STIF EN REPONSE AUX DEFIS DU TRANSPORT
URBAIN A L'HORIZON 2020**

DEFI 1. L'INTEGRATION DES MODES DE TRANSPORT

DEUX PRINCIPAUX LEVIERS D'INTEGRATION POUR LE STIF

1. Une Autorité Organisatrice dotée d'un mode de gouvernance fort

Avec la décentralisation de 2005, les compétences du STIF se sont amplement élargies et son pouvoir de négociation s'est affermi, lui permettant de mener une politique de transport cohérente à l'échelle de toute l'Ile-de-France. Il est donc aujourd'hui une autorité organisatrice forte, en mesure d'imposer ses exigences à ses différents interlocuteurs.

En matière d'offres de transports collectifs, le STIF est donc compétent sur :

- toute la région Ile-de-France, et pas seulement sur l'agglomération
- tous les modes de transports de voyageurs (bus, métro, RER, train, tramway, et transport fluvial)
- toutes les phases d'intervention (planification, recherche de financement, contractualisation, tarification et schémas directeurs)

Par ailleurs, depuis 2005, la présence de l'Etat au conseil du STIF a été remplacée par celle des collectivités, ce qui a renforcé sa légitimité à l'échelle locale et donc affermi son pouvoir de négociation face aux opérateurs de transport. Les avancées ont été importantes, avec notamment la mise en place de contrats permettant un suivi plus fin de la qualité et de l'offre de service avec la RATP et la SNCF.

Au regard de notre expérience, doter une autorité organisatrice d'un mode de gouvernance fort est une condition nécessaire pour accorder les différents acteurs autour d'objectifs communs, et organiser une politique de transport cohérente.

Partant, si l'UE veut pouvoir s'appuyer sur des entités locales porteuses d'un système de transport intégré à tous les niveaux, elle doit encourager les Etats membres à mettre en place les conditions favorables au développement d'Autorités organisatrices fortes.

2. Un outil d'intégration : le Plan de Déplacements Urbains (PDUIF)

Etant donné la complexité des questions de transport inhérentes à une métropole de près de 11 millions d'habitants, il a été essentiel d'établir un document qui cadre l'action de tous les acteurs de la mobilité en Ile-de-France : le plan de déplacement urbain.

Le PDUIF est un plan de coordination des différentes politiques de déplacements à l'échelle régionale pour tous les modes de transport dans le but d'assurer des choix cohérents dans le temps, dans l'aménagement du territoire et dans l'utilisation des ressources financières.

Les résultats de la première évaluation sont très encourageants en ce qui concerne le rôle d'intégration de cet outil.

En revanche, il apparaît clairement que la mise en œuvre opérationnelle suit plus difficilement si les différents acteurs ne sont pas impliqués dès l'origine du projet. Aussi, est-il important de s'appuyer sur une démarche partenariale et concertée pour avoir une meilleure efficacité opérationnelle.

La révision de la première version établie en 2000 est donc actuellement en train d'être conduite par le STIF avec la collaboration de tous les acteurs du monde des transports. Elle définit non seulement les nouvelles orientations en matière de mobilité, mais intègre également les problématiques d'environnement, de santé et de financement afin d'assurer un équilibre durable dans le secteur des transports urbains.

Enfin, si la coordination des différents acteurs est essentielle, le PDUIF a aussi un rôle à jouer dans la prise en compte des problématiques de déplacements dans les politiques d'aménagement. En effet, il s'agit de favoriser une meilleure articulation des politiques de transport et d'urbanisme afin d'aller vers une ville plus dense et compacte répondant mieux aux enjeux de développement durable, de cohésion sociale et d'accès à l'emploi.

**L'expérience du STIF est une preuve tangible que
la mise en place d'un Plan de Mobilité Urbaine a un impact immédiat
dans l'intégration d'un réseau de transport.**

**La Commission peut donc inciter ce type d'initiative,
en insistant sur ses 4 facteurs de succès :**

- 1) une approche globale visant la coordination des différentes entités**
- 2) un travail d'étude amont intégrant tous les enjeux actuels et futurs**
- 3) une démarche participative impliquant tous les acteurs majeurs
(usagers, collectivités, opérateurs...)**
- 4) un rééquilibrage de tous les modes de transport au bénéfice des
transports non polluants**

DEFI 2. LA DECONGESTION DU RESEAU DE TRANSPORT

DEUX POLITIQUES COMPLEMENTAIRES DE DECONGESTION DU RESEAU DE TRANSPORT

Il est nécessaire d'agir en premier lieu sur la capacité et la qualité des transports collectifs, en particulier dans des zones urbaines où les systèmes arrivent à saturation. C'est en développant l'offre et la qualité des transports en commun, qu'il sera possible de rendre crédible le report modal et d'inciter à une évolution de l'usage de la voiture.

1. Améliorer l'offre et la qualité des transports collectifs

Depuis 2006, le STIF a investi 400 millions d'euros dans l'adaptation de son offre de transport collectif aux nouvelles demandes de déplacements. Ce renforcement a concerné l'ensemble des modes de transport et tous les territoires (zone centrale plus urbaine et dense mais aussi zones périphériques).

Plusieurs grands projets ont donc été lancés :

- L'amélioration de la desserte des pôles urbains périphériques avec notamment les réseaux du Mobilien, des TCSP et des tramways
- Le renforcement de la desserte en zone dense (renforcement de l'offre métro et bus)
- La mise en place d'une offre nocturne plus importante (prolongement du métro les week-ends et réseau bus Noctilien)
- La facilitation de l'intermodalité par la mise en correspondance des horaires et l'aménagement des espaces pour des échanges optimisés

C'est une priorité pour le STIF de répondre à l'évolution géographique des besoins de déplacements, d'améliorer la qualité de son service et de l'adapter aux nouveaux rythmes de vie.

Le STIF a également modernisé sa tarification en la rendant encore plus intégrée et solidaire afin de faciliter l'accès au plus grand nombre aux transports en commun :

- Ticket t+ permettant dans un même voyage d'enchaîner plusieurs correspondances entre bus et tramways ;
- Redéfinition du zonage tarifaire pour rendre moins coûteux l'accès aux transports en commun pour les habitants vivant dans les zones périphériques de la Région Ile de France
- Tarification sociale transport permettant aux populations les populations à faibles revenus d'accéder aux transports en commun (droit au déplacement)
- Mise en place d'un passe sans contact (Navigo) permettant d'offrir plus de services

Le STIF mène, par ailleurs, une politique d'investissement ambitieuse pour améliorer la qualité de service aux voyageurs.

Il a engagé près de 2 milliards d'euros depuis 2006 pour renouveler et rénover le matériel roulant existant.

Il a mis en place des schémas directeurs pour moderniser le Réseau Express Régional (RER) ferré existant avec une approche globale (offre, matériel, infrastructures)

Il a mis en place des politiques sur les grands thèmes de la qualité de service : schéma directeur de l'information-voyageurs, schéma directeur des parcs relais, schéma directeur des gares routières.

Enfin, il a adopté un schéma directeur de l'accessibilité (2 Md €) qui doit conduire à rendre accessible la majeure partie du réseau bus et ferroviaire à l'horizon 2015.

La modernisation du réseau de transport est aujourd'hui un enjeu majeur de l'Île-de-France pour faire face à sa saturation, mais aussi, pour développer une offre plus durable, en phase avec les orientations de la Commission.

Aussi, la Commission doit-elle se munir d'outils opérationnels et financiers afin de soutenir les initiatives s'inscrivant dans ces orientations. Elle doit également profiter de ces politiques de modernisation pour favoriser l'émergence de standards d'interopérabilité pour les nouvelles technologies européennes.

2. Réduire la circulation automobile

La circulation automobile ne relève pas des compétences directes de l'autorité organisatrice de transport. Néanmoins, les 4 à 6 heures de congestion par jour sur les voies rapides, posent des défis majeurs aux transports urbains auxquels le STIF doit apporter des solutions alternatives.

Le but est donc de favoriser le report total ou partiel de la voiture vers les transports en commun. Le STIF a lancé des actions très pragmatiques allant dans ce sens, avec notamment la création de parcs de stationnement près des principales gares pour favoriser le rabattement et l'intermodalité. Il cherche également à encourager le covoiturage et la réhabilitation des modes actifs (marche, vélo).

Par ailleurs, il participe à une réflexion à l'échelle nationale pour une politique de stationnement plus réglementée et plus contrôlée. Il plaide en faveur d'une augmentation du niveau des amendes qui présente le double avantage de permettre une meilleure régulation, mais aussi la création de nouvelles ressources financières. Il étudie également avec beaucoup d'attention la transposition possible des expériences étrangères du péage urbain à l'échelle francilienne dans le cadre de son PDUIF.

Il ne s'agit donc pas de dissuader tous les usages de la voiture, mais d'aller vers un nouveau rapport à l'automobile et d'en faire une utilisation intelligente, complémentaire des transports en commun.

La Commission doit poursuivre son rôle de facilitateur d'échanges de bonnes pratiques, notamment en ce qui concerne les initiatives favorisant le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

DEFI 3.

L'EVOLUTION VERS UN TRANSPORT DURABLE

LE STIF ARTICULE SA POLITIQUE DE TRANSPORT DURABLE AUTOUR DE 3 OBJECTIFS AMBITIEUX

1. La promotion d'un réseau exemplaire de transports collectifs propres

Les transports collectifs urbains ne représentent qu'1,45% des émissions de gaz à effets de serre en Ile-de-France, grâce notamment à l'importance de la traction électrique (80% des distances parcourues). Il est donc important de pérenniser cet atout majeur.

Ainsi, le STIF s'engage à poursuivre l'extension du réseau de transports collectifs non polluants, avec la constitution d'un réseau maillé de métro et de tramway en proche banlieue. Mais aussi, en favorisant l'investissement dans une flotte de transports terrestres plus verte.

Néanmoins, une politique de transports collectifs propres ne peut avoir réellement d'impact sur l'environnement urbain, que si elle est associée à des mesures encourageant également les autres modes à réduire leurs émissions.

L'objectif d'une ville durable est de viser la réduction des émissions de tous les modes de transport sans exception. Il ne faut pas rentrer dans un système d'échange entre modes polluants et transports collectifs, en tolérant les émissions des voitures particulières sous prétexte que l'on développe des tramways non polluants.

C'est pourquoi, le travail de normalisation des émissions de polluants, initié avec les normes EURO, doit se renforcer, mais surtout, s'étendre aux émissions de gaz à effet de serre et à l'ensemble des véhicules de transport. Il est également nécessaire que les travaux en cours à l'UE pour l'internalisation des coûts externes aillent dans le sens d'une valorisation conséquente des externalités environnementales.

Il est important que la Commission soutienne les efforts des Autorités Organisatrices volontaire en matière de mobilité durable : les transports collectifs doivent devenir le fer de lance du transport durable.

Pour cela, elle doit participer aux investissements massifs en R&D nécessaires au développement de nouvelles technologies plus propres et plus économes en énergie, ainsi que favoriser l'accélération de leur commercialisation.

Enfin, elle doit favoriser la définition de normes environnementales avec un vrai souci de maîtrise des coûts, qui est une préoccupation forte pour les autorités organisatrices. C'est seulement l'association de ces deux facteurs, qui permettra une mise sur le marché accélérée d'une flotte de bus verts.

2. La réduction du transport routier en zone urbaine

Là encore, le fret ne relève pas directement des compétences de l'autorité organisatrice, mais le STIF y est particulièrement attentif, compte tenu de l'enjeu stratégique qu'il représente dans les problématiques de congestion et d'environnement.

Ainsi, le STIF participe activement aux comités de réflexion sur la mise en place d'une fiscalité écologique, dans le cadre du Grenelle de l'environnement ; la création de taxes sur les poids lourds a non seulement l'avantage d'être dissuasive dans le recours au transport routier, mais elle fournit également de nouvelles ressources pour le développement du fret ferroviaire et des modes de transport non polluant.

Le report modal du transport routier au transport ferré a des avantages incontestables en termes d'environnement, néanmoins, il nécessite d'investir dans des infrastructures et du matériel spécialement dédié, car le développement du fret ferroviaire ne doit pas se faire au détriment du transport ferré de voyageurs.

Le transport de marchandises est aujourd'hui un enjeu majeur dans le développement d'un transport durable.

La Commission doit donc encourager toutes les mesures favorisant le report modal du transport de marchandises et notamment l'investissement dans de vraies solutions alternatives (fret ferroviaire, voie d'eau)

Il faut néanmoins qu'elle reste attentive à ce que cela ne se fasse pas au détriment du transport de voyageurs. Pour cela, il est nécessaire de développer des infrastructures spécialement dédiées.

3. L'encouragement des modes actifs : vélo, marche

Le développement des modes actifs ne relèvent pas non plus des compétences directes du STIF. Néanmoins, en sachant que près de 48% des déplacements en voiture font moins de 3 km, il y a donc un vrai potentiel aux solutions alternatives combinant la marche ou le vélo et les transports collectifs.

Aussi, le STIF est-il très favorable aux initiatives qui contribuent à développer la pratique de la marche et du vélo, en facilitant par exemple l'usage de vélo (vélib) ou encore en améliorant la sécurité et l'information des cheminements piétons/vélos (voirie cyclable).

De façon plus directe, il essaye également d'encourager ses usagers en favorisant l'intermodalité vélos/transports collectifs avec la mise en place de parcs de stationnement vélo en gare, et la promotion d'itinéraires de rabattement.

Les initiatives à l'échelle locale sont nombreuses et inventives. Elles méritent que la Commission les encourage, notamment au cours de ses programmes d'échange de bonnes pratiques

DEFI 4. PLACER L'USAGER AU CŒUR DE LA POLITIQUE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

LE STIF TRAVAILLE CONSTAMMENT A AMELIORER LA QUALITE DU SERVICE OFFERT AUX VOYAGEURS PAR 4 ENGAGEMENTS FORTS

1. Le respect des droits des voyageurs et le renforcement des exigences de qualité de service face à ses opérateurs

L'affermissement du pouvoir de négociation d'un STIF décentralisé face à ses opérateurs, a permis des avancées majeures dans le renouvellement des contrats qui le lient aux opérateurs de transport au bénéfice, principalement, des voyageurs.

Les nouveaux contrats vont, en effet, vers une plus grande exigence de qualité de service en inscrivant toutes les modalités de l'offre et du service exigées, mais aussi, en perfectionnant les conditions de mesure et de contrôle des services réalisés.

Le STIF a ainsi multiplié par trois les indicateurs de qualité de service, en les affinant par ligne, par type de jour et par période horaire. Il a également mis l'accent sur les objectifs de régularité, le niveau d'accueil et d'assistance voyageurs, la qualité du système d'information, l'accessibilité du réseau et la garantie du service en cas de grève.

Enfin, le STIF définit aussi par le biais de ses contrats, les perspectives d'investissements pour la modernisation des réseaux, le développement de transports plus fiables, plus confortables, plus sûrs et l'amélioration de la qualité de service

La contractualisation de l'offre et des services ouvrent donc la voie à une nouvelle relation partenariale entre le STIF et les opérateurs dans l'objectif commun d'offrir un meilleur service aux voyageurs. La mise en place de contrats est non seulement un moyen de placer les voyageurs au cœur des décisions, mais aussi, d'inciter les entreprises à plus d'efficacité en fondant leur intérêt sur leur performance (bonus/malus).

Une mission essentielle du STIF est d'être au service des usagers et de faire respecter leurs droits auprès des opérateurs de transport. Aussi, le STIF s'aligne tout-à-fait avec le désir de la Commission de vouloir faire du droit des usagers une de ses priorités.

Néanmoins, le projet de charte européenne des usagers ne convient pas au secteur des transports urbains en premier lieu parce qu'ils existent dans le secteur des transports urbains, contrairement à celui de l'aérien ou du ferroviaire, des autorités organisatrices qui ont justement ce rôle de garantes des droits des usagers en termes de régularité, de sécurité et d'accessibilité. Toute initiative de l'UE doit donc être appréciée au regard du principe de subsidiarité, et en n'omettant pas le risque de nivellement par le bas de ce type de projets.

Au vue de l'expérience du STIF, le contrat est un outil puissant et efficace d'amélioration de qualité de service puisqu'il permet de fixer les niveaux de qualité exigés, tout en incitant les opérateurs par un intérêt fondé sur leur performance.

Aussi est-il préférable de définir des exigences en termes de régularité, de confort, de sécurité, d'accessibilité, et d'encourager la mise en place d'indicateurs de qualité de service par le biais des contrats entre les autorités organisatrices et les opérateurs comme le préconise le ROSP.

2. L'écoute active des franciliens et leur intégration dans le processus d'amélioration de l'offre de service

Le STIF a à cœur d'être à l'écoute des voyageurs et notamment de leurs réclamations voyageurs dans le but d'améliorer l'offre quotidienne de transports. Il cherche également à intégrer leurs nouveaux besoins de déplacements dans l'élaboration de son offre, et à adapter ses services à leurs nouveaux rythmes de vie.

Par ailleurs, depuis 2008, le STIF, dans ses nouveaux contrats avec la RATP et la SNCF, a mis en place des comités de ligne associant élus, usagers, opérateurs et gestionnaires de l'infrastructure. Ceux-ci sont l'occasion de faire le point sur le fonctionnement de la ligne et ses perspectives de développement.

En outre, la récente démarche partenariale de son plan de développement urbain (démarche collaborative du PDUIF et possibilité de participation par tout citoyen via un site web) constitue une étape supplémentaire dans les relations entre le STIF et les usagers de transport, leur proposant d'être pleinement acteur dans l'élaboration du plan de déplacement.

Cela permet au STIF d'accroître davantage la légitimité de son plan d'action en étant soutenu par l'acteur principal des transports urbains, que constitue l'utilisateur, mais également, de responsabiliser les franciliens face aux grands défis de demain (modernisation, environnement et coût des transports).

**Le STIF cherche aujourd'hui, non plus seulement à écouter ses usagers, mais à les inscrire dans une démarche active de participation à l'élaboration de leurs transports de demain.
Cette approche vise tout d'abord à mieux satisfaire leurs exigences, mais aussi à les responsabiliser dans leurs déplacements et à mieux les sensibiliser aux enjeux à venir.
La Commission doit continuer à promouvoir et à soutenir les initiatives de démarche participative des autorités organisatrices.**

3. Le développement constant de l'offre sur tous les réseaux

Comme expliqué plus haut (cf 2.1), l'offre de transport doit être renforcée et adaptée aux nouveaux besoins des populations urbaines.

Ainsi le STIF a lancé depuis 2006 un grand programme de développement de l'offre portant sur tous les modes (métro, bus, trains) dans le but de :

- Renforcer les fréquences (réseau Mobilien, cadencement de l'offre sur les trains de banlieues...)
- Développer l'amplitude, notamment en soirée pour s'adapter aux nouveaux modes de vie urbains (métro prolongé d'1h le weekend, bus Noctilien)
- Améliorer le confort et la régularité des transports collectifs.

Le développement de l'offre est une nécessité face aux problèmes actuels du réseau de transports urbains francilien.

Cependant, cela pose de vrais problèmes en termes de financement dont la Commission doit avoir conscience. En effet, si les besoins en investissement pour le maintien en état et la modernisation du réseau sont considérables, cela tend nécessairement à réduire le budget disponible pour le développement de projets nouveaux.

4. **La volonté de rendre accessible à tous la chaîne de déplacements**

L'accessibilité des transports en commun doit être encouragée sous toutes ses formes pour les personnes les plus fragiles. Le STIF s'est donc engagé dans :

- La consolidation de sa tarification sociale pour les plus fragilisés
- L'amélioration de la desserte des quartiers les plus défavorisés
- L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité dont la priorité est la mise en accessibilité de l'ensemble du réseau de transport collectif d'ici à 2015. Celui-ci est chiffré à 2 milliards d'euros, dont 50% est financé par le STIF et la question du bouclage de son financement reste posée.

Il est important que la Commission affirme sa volonté d'un transport solidaire et soutienne les initiatives en faveur de l'accessibilité du réseau de transports collectifs.

DEFI 5. LES BESOINS DE FINANCEMENT, UN ENJEU MAJEUR

LA POLITIQUE AMBITIEUSE DU STIF A UN COUT ESTIME DE 27 MILLIARDS D'EUROS A L'ECHANCE 2020 QUE SES RESSOURCES TRADITIONNELLES SONT INSUFFISANTES A COMBLER

Les défis auxquels sont confrontées les autorités organisatrices de transports urbains, pour répondre aux problèmes de saturation des réseaux, aux nouveaux besoins de mobilité et à la protection de l'environnement, nécessitent des investissements essentiels, dont le coût est estimé à 27 milliards d'euros pour la région Ile-de-France. A l'échelle européenne, l'EMTA a chiffré les besoins à plus de 200 milliards d'euros pour les 32 autorités organisatrices qui la constituent.

Or, si les besoins de financement sont en hausse, les ressources accessibles tendent à se réduire.

En effet, l'augmentation des ressources existantes semble difficilement applicable car les finances des collectivités locales ont durement subi les effets de la crise et les efforts consentis par les usagers et le monde économique vont atteindre leur limite

L'évolution des ressources de financement actuelles ne permet donc pas de répondre aux besoins envisagés. Il est donc nécessaire d'étudier de nouvelles sources de financement :

- La récupération des plus-values immobilières grâce à la hausse du foncier à proximité des nouvelles stations ou gares lors de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs.
- La mise en place d'une fiscalité écologique sur les poids lourds et sur la voiture particulière
- L'augmentation du produit des amendes de stationnement

Aussi, le principe de subsidiarité ne doit pas dispenser l'Union Européenne de se pencher sur cette question cruciale. Au contraire, si elle souhaite la mise en œuvre d'une véritable politique de mobilité urbaine durable sur l'ensemble des grandes agglomérations européennes, elle doit également se donner le moyen de ses ambitions.

Aujourd'hui, les besoins en investissement sont colossaux puisque les autorités organisatrices doivent pour répondre à la saturation des réseaux relever un double défi :

- la modernisation des réseaux existants et le renouvellement des matériels roulants
- mais aussi la création de nouvelles infrastructures.

Alors que les ressources prévues tendent à s'amenuiser : les besoins en financement sont donc aujourd'hui un enjeu majeur des transports urbains.

C'est un thème de réflexion à part entière dont la Commission ne peut s'affranchir. Son rôle à jouer est important, notamment dans le soutien des projets de transports urbains auprès de la BEI.

Par ailleurs, vu l'enjeu que représente les transports urbains en termes de développement économique et social, il pourrait être envisageable de constituer un programme européen spécialement dédié, ou de l'intégrer au programme Transeuropéen de Transport (RTE-T).

LES ATTENTES VIS VIS DE L'UE EN MATIERE DE TRANSPORTS URBAINS

En conclusion de cette contribution, le STIF aimerait mettre en avant les besoins et les attentes qu'une autorité organisatrice peut avoir à l'égard de la Commission européenne.

Sans remettre en cause le principe de subsidiarité, il est évident qu'aujourd'hui la Commission a un vrai rôle à jouer et des responsabilités en matière de transports urbains.

L'Europe doit mettre toute sa force de réflexion, de proposition et de mobilisation dans les domaines des échanges de bonnes pratiques. Des programmes comme CAPRICE (Interreg IV C) ou des associations comme l'EMTA ont des réels impacts positifs ; ils favorisent, non seulement, la prise de connaissance et la familiarisation avec les autres systèmes d'organisation européens, mais fournissent surtout des propositions de solutions concrètes en capitalisant les expériences de chacun sur les grandes problématiques actuelles de la mobilité urbaine. Les limites de leur action, aujourd'hui, sont posées par le manque de données harmonisées à l'échelle européenne permettant des comparaisons pertinentes entre les différents systèmes sur une problématique donnée. Il serait donc souhaitable que la Commission puisse fournir une littérature pointue en termes de mobilité urbaine à l'échelle européenne.

Il y a également, de la part du STIF, une attente en termes de recherche et développement. Les besoins en investissements pour des technologies plus propres, plus économes en énergie et plus intelligentes sont considérables, et ne peuvent relever uniquement des autorités organisatrices locales. Le STIF est donc tout-à-fait intéressé pour participer à l'expérimentation de nouvelles technologies dans le cadre des programmes européens, permettant de valider leur efficacité à une échelle pertinente.

Néanmoins, le développement de technologies par la Commission doit intégrer une vraie réflexion sur la maîtrise des coûts de la part des industriels, et l'UE les moyens de les inciter à davantage d'efficacité économique, car les autorités ont le souci à la fois d'optimiser leur budget et de maintenir un coût de production des services qui permette un prix accessible pour le voyageur.

Enfin, le STIF a une vraie attente en ce qui concerne le financement. La Commission a un rôle à jouer tout d'abord auprès des états membres en les sensibilisant davantage aux défis du transport urbain et en les incitant à soutenir les politiques volontaires de leurs autorités organisatrices. Elle a également une responsabilité dans la promotion des projets de transports urbains auprès de la BEI, et dans la possibilité de l'intégration des projets de transports urbains au programme Transeuropéen de transport (RTE-T), voire l'éventuelle création d'un programme spécialement dédié.