



Paris, le 14 mars 2008

Le Président

Cab/08001833/jcm

Monsieur Jacques BARROT Commissaire européen aux transports

Monsieur le Commissaire,

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports de la région d'Ile de France, a pris connaissance avec intérêt du livre vert de la Commission européenne en faveur d'une nouvelle culture de la mobilité urbaine.

Le STIF a été décentralisé en 2005 avec le retrait de l'Etat français de son Conseil d'administration, que dorénavant je préside et qui associe en son sein l'ensemble des collectivités territoriales d'Ile de France : Région, Ville de Paris, Départements.

Cette nouvelle gouvernance des transports en commun franciliens s'est traduite par la mise en œuvre d'une ambitieuse politique de développement des transports en commun à même de relever les grands défis, pointés par le livre vert, et auxquels doit faire face l'Ile de France : congestion dans sa zone centrale, pollution, accessibilité des transports pour une meilleure solidarité avec les populations les plus fragiles et entre les territoires, besoins de financements supplémentaires.

Les résultats obtenus depuis la mise en œuvre effective de cette décentralisation sont probants : une offre de transports renforcée et plus attractive sur l'ensemble des modes de transports (bus, métro, trains,..), une modernisation des matériels roulants lancée à une grande échelle, une tarification plus simple et solidaire, une qualité de service améliorée. Ils démontrent toute la pertinence de placer la décision au niveau des collectivités locales pour mettre en œuvre au quotidien une politique de mobilité urbaine adaptée à leur contexte.

Le STIF réaffirme donc son attachement au principe de subsidiarité et souhaite fortement que la commission européenne le respecte dans sa réflexion sur les transports urbains.

En revanche, il serait souhaitable que l'Europe mette sa force de réflexion, de proposition et de mobilisation dans les domaines des échanges de bonne pratiques, de l'innovation technologique et des expérimentations.

Le STIF est prêt notamment à échanger dans le cadre des réseaux d'échanges européens sur l'expérience acquise au travers de dossiers majeurs dont il a la responsabilité et qui recourent les grands thèmes abordés par le livre vert. Il s'est déjà impliqué dans les échanges de bonnes pratiques, notamment au travers de l'European Metropolitan Transport Authorities (EMTA), association dont il est membre fondateur.

Ainsi, le STIF a mis en œuvre et évalué le plan de déplacements urbains d'Ile de France, qui vise à promouvoir un nouveau partage de la voirie, plus favorable aux transports collectifs et aux circulations douces (vélo, marche,...), avec l'objectif de réduire la part de la voiture particulière. Il s'agit là d'une démarche majeure dans la lutte contre la congestion et la pollution.

L'accessibilité des transports pour les populations les plus fragiles est également un thème qui mérite une attention toute particulière de l'Union Européenne. Ainsi le STIF s'en engage dans ce domaine :

- au travers d'une tarification sociale adaptée aux populations les plus pauvres,
- d'une politique de renforcement des transports en commun, notamment en amplitude, qui desservent les quartiers les plus défavorisés,
- au travers d'un schéma directeur de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en cours d'élaboration, qui prévoit notamment la mise en accessibilité des réseaux routiers et ferrés et le déploiement de services d'aides à la personne pour un montant global de près de 2 milliards d'euros à l'horizon 2015.

Ces sujets devraient pouvoir être éligibles au titre des opérations pouvant recevoir des aides financières européennes et tout particulièrement l'accessibilité des personnes à mobilité réduite qui doit être une grande cause européenne.

Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de modernisation des transports en commun et d'amélioration de la qualité de service, le STIF est amené à financer le développement et la mise en œuvre de nouvelles technologies : nouveaux matériels roulants, télébilletique, information des voyageurs, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, sécurité dans les transports, interopérabilité entre différents systèmes,... Il 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.

Concernant les moyens financiers, le principe de la subsidiarité ne doit pas dispenser l'Union Européenne de se pencher sur la question cruciale des financements supplémentaires que nécessite la mise en œuvre d'une véritable politique de mobilité urbaine durable.

Afin de mettre en œuvre une politique volontariste et ambitieuse pour développer les transports collectifs en Ile de France, le STIF a évalué ses besoins en ressources financières pour l'horizon 2020 à 28 milliards d'euros. Des réflexions sont conduites sur la recherche de nouvelles sources de financement, qui doivent concerner le niveau local, régional, national mais aussi communautaire. Celui-ci doit s'interroger sur la pertinence des outils de financement qu'il a mis en place et sur leur adéquation avec l'objectif de mobilité urbaine durable affiché par le livre vert sur l'ensemble des grandes agglomérations européennes.

Vous trouverez, joint à ce courrier, une annexe précisant les positions du STIF, sur les questions posées par le livre vert.

J'ajoute que j'ai été sensible à la consultation mise en place à l'occasion de ce livre vert qui s'inscrit dans une démarche de démocratie participative dans laquelle s'est résolument engagé le STIF dans les relations avec les usagers des transports en commun franciliens en instaurant des comités de lignes.

Enfin, j'ai le plaisir de vous inviter au 10^{ème} anniversaire de l'EMTA, qui aura lieu à l'automne 2008, qui pourrait être l'occasion d'un échange avec les principaux responsables des autorités organisatrices européennes sur le plan d'action concret que la Commission se propose d'élaborer suite à la consultation menée sur le livre vert.

Dans l'attente de pouvoir échanger avec vous sur ces sujets, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de ma considération distinguée.

Jean Paul HUCHON

Positions du STIF concernant les grands thèmes du livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »

1 - Fluidité de circulation et transfert modal en faveur des transports en commun :

Il est nécessaire d'agir en premier lieu sur la capacité et la qualité des systèmes de transports collectifs, en particulier dans des zones urbaines où les systèmes arrivent à saturation. C'est ensuite qu'il sera possible, par des contraintes sur l'usage de la voiture particulière, de parvenir à un report modal et de concrétiser ainsi les efforts consentis sur le système de transports collectifs.

A ce titre, un plan de déplacements urbains (PDU) a été adopté en Ile-de-France, afin de promouvoir un nouveau partage de la voirie, plus favorable aux transports collectifs et aux circulations douces (vélo, marche,...) et avec l'objectif de réduire la part de la voiture particulière. Son évaluation faite par le STIF en 2007 a permis d'apprécier les résultats obtenus, mais aussi de recenser les difficultés de mise en œuvre et de lancer sa révision.

S'agissant de la mise en place d'un système de « label », s'il peut paraître intéressant pour encourager les initiatives en faveur des transports collectifs, il ne doit en aucun cas devenir le seul critère pour sélectionner les projets et débloquer des financements.

Par ailleurs, dans des aires urbaines telles que la région Ile-de-France, la question du renouvellement des infrastructures et des matériels est cruciale compte tenu de l'âge des équipements. C'est pourquoi le STIF s'est lancé dans une ambitieuse politique de modernisation et de renouvellement de matériel roulant en ayant le souci de proposer un matériel plus performant, plus confortable et moins polluant (exemple : matériel AGG bi-mode, à la fois électrique et diesel mis en service dans la banlieue Est de l'Ile de France)

2 - Réduction des pollutions:

Le travail de normalisation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre doit être poursuivi voire accentué pour l'ensemble des véhicules de transport (voiture particulières, poids lourds, transports en commun, deux roues motorisées...) :

- poursuite de la mise en œuvre des normes EURO pour tous les types de véhicules allant dans le sens d'une diminution progressive des émissions unitaires,
- renforcement de la législation au niveau européen en terme d'émissions de gaz à effet de serre, à l'instar du travail effectué sur les normes EURO (sur ce point, il semble qu'il faille passer de simples recommandations à une véritable réglementation).

L'internalisation des coûts externes du transport – en particulier pour les voitures individuelles - doit être prise en compte dans l'évaluation des politiques de transport et dans les choix d'infrastructure. Cette internalisation exige une valorisation importante des externalités environnementales. Il est souhaitable que les travaux en cours à l'UE pour l'internalisation des coûts externes aillent dans le sens d'une valorisation conséquente de ces externalités environnementales.

3 - Développement de transports urbains "plus intelligents":

L'interopérabilité des systèmes est à encourager tant pour l'information voyageurs que pour la billettique ou les systèmes d'exploitation (par exemple imbrication des réseaux bus en Ile-de-France).

L'Europe a un rôle à jouer dans l'harmonisation des normes.

A ce titre, la mise en place de la norme SIRI qui permet l'interopérabilité entre les systèmes d'information voyageurs constitue une réelle avancée. Le STIF subventionne actuellement 2 expérimentations dans le cadre de son schéma directeur de l'information voyageur qui s'appuie sur l'interopérabilité entre les opérateurs permise par cette norme.

4 - Accessibilité des transports:

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 de transport portant sur l'ensemble des modes : métro, bus, trains. Celle-ci a visé à :

- renforcer les fréquences (réseau régional Mobilien, cadencement de l'offre sur les trains de banlieues,...) ;
- développer l'amplitude, notamment en soirée, pour être mieux en adéquation avec les nouveaux modes de vie urbains (métro prolongé d'1 heure pendant les week-ends, réseau de bus de nuit Noctilien,...).

L'accessibilité des transports en commun doit être encouragée sous toutes ses formes pour les personnes les plus fragiles. Pour sa part le STIF s'est engagée :

- en faveur d'une tarification plus simple et plus solidaire avec les populations les plus pauvres ;
- sur l'amélioration de la desserte des quartiers les plus défavorisés ;
- dans élaboration d'un schéma directeur de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite qui prévoit notamment la mise en accessibilité des réseaux routiers et ferrés et le déploiement de services d'aides à la personne pour un montant global de près de 2 millions d'euros à l'horizon 2015.

L'amélioration de la qualité des transports en commun passe par l'investissement dans des matériels plus modernes et plus fiable. Ainsi le STIF s'est déjà engagé à hauteur de 1,2 milliard d'euros dans un programme de renouvellement et de modernisation du matériel roulant ferroviaire. L'UE pourrait donc encourager la recherche dans les matériels de transports collectifs.

La mise en place de voies réservées aux transports en commun doit être encouragée.

Par contre, une charte européenne des droits et des obligations des usagers des transports collectifs ne semble pas être la réponse la mieux adaptée pour accorder des droits fondamentaux aux passagers. Le niveau de qualité de service est la réponse qui contribue le mieux à satisfaire ces droits, et, par subsidiarité, il appartient aux autorités organisatrices de définir ce niveau de qualité de service en lien avec les niveaux de prix.

Pour encourager l'intégration du transport de passagers et de marchandises, les documents de planification doivent s'appliquer à la fois aux différents modes de

transports, à l'aménagement du territoire ou au développement économique (SDRIF et PDU à l'échelle de la région Ile-de-France).

5 - Sûreté et sécurité:

La sûreté des transports urbains et particulièrement des transports collectifs est une garantie essentielle de base pour tout voyageur. A cet effet, l'UE en soutenant la recherche, l'innovation technologique et les expérimentations contribuera à améliorer le niveau de sûreté offert aux voyageurs.

S'agissant de la sécurité des personnes, il convient de travailler sur le volet de la prévention et de la présence humaine et de ne pas s'attacher aux seuls outils techniques, tels que la vidéosurveillance. Des échanges de pratiques en la matière seraient particulièrement intéressants. Ce sont aussi des pratiques qui sont bien en phase avec la démarche citoyenne que sous-tend une nouvelle culture de la mobilité urbaine.

6 - Collecte de données:

Avec la mise en place de l'observatoire de la mobilité sur la Région Ile-de-France, le STIF pourrait contribuer à l'amélioration des connaissances et participer aux travaux d'un Observatoire européen de la mobilité urbaine.

Le STIF participe aussi aux travaux menés par l'EMTA pour mieux appréhender la mobilité au travers de la publication d'un baromètre.

7 - Moyens financiers:

Concernant l'application d'instruments fondés sur le marché (tels que droits d'émission ou équivalents), il s'agit de veiller à ne pas rentrer dans un système d'échange entre modes polluants et transports collectifs. L'objectif d'une ville durable est de viser la réduction des émissions dans chacun des modes de transport, et non pas de cautionner et de maintenir l'usage des uns (par exemple la voiture particulière) sous prétexte que l'on développe les autres (par exemple le tramway).

Il s'agit également de préserver l'équité sociale.

L'affectation des recettes d'un système de péage urbain doit être faite en faveur des transports collectifs et des modes doux.

Enfin, le principe de subsidiarité ne doit pas dispenser l'Union Européenne de se pencher sur la question cruciale des financements supplémentaires que nécessite la mise en œuvre d'une véritable politique de mobilité urbaine durable sur l'ensemble des grandes agglomérations urbaines de l'Europe.