

Document  
mis en distribution  
le 27 février 2007



N° 3720

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 février 2007.

## PROPOSITION DE LOI

*sur la régionalisation de la responsabilité de l'intermodalité  
et des fonctions liées à la tarification, l'information  
et la gestion des pôles d'échanges,*

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire,  
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus  
par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

PAR MME ANNE-MARIE COMPARINI,  
députée.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre des défis liés au développement durable, et au moment où la France semble avoir des difficultés à respecter ses engagements liés au protocole de Kyoto, il en est un que les pouvoirs publics peuvent relever, à condition de prendre les bonnes décisions et d'avoir une vision prospective. Il s'agit de la mobilité, facteur indispensable au développement économique mais également à l'origine de la pollution atmosphérique. Outre les progrès technologiques qui permettront à terme de rendre bien moins polluants les moteurs des voitures et des poids lourds, les pouvoirs publics doivent encourager les déplacements en transports en commun dont l'efficacité énergétique n'est plus à prouver. Si leur développement passe par d'importants investissements en infrastructures – la France investit trois fois moins que l'Espagne ou l'Allemagne en ce domaine – mais également en matériel et en services, il convient d'assurer une meilleure intermodalité au sein des régions, à l'image de l'Île-de-France qui dispose d'une seule autorité organisatrice de transport (le STIF).

Dans une région comme Rhône-Alpes, il existe plusieurs autorités organisatrices urbaines qui ont des périmètres plus ou moins pertinents (à l'image du SYTRAL), à cela s'ajoutent les conseils généraux responsables des transports scolaires et le conseil régional en charge des transports ferroviaires régionaux (TER). Il est évident que cet éclatement nuit à l'intermodalité, coûte cher aux collectivités, et donc aux contribuables, pour un service qui n'est parfois pas à la hauteur des attentes des usagers qui ont fait le choix des transports collectifs. À quelques semaines de l'élection présidentielle, il est également nécessaire que les candidats prennent position sur la décentralisation. Faire son bilan c'est admettre que certaines compétences doivent être confiées à certaines collectivités, le développement économique et les transports collectifs étant par exemple les domaines dans lesquels la région a toute sa légitimité pour intervenir et être le chef d'orchestre.

La LOTI autorise aujourd'hui le regroupement de ces autorités organisatrices (article 30-1) en vue de créer un syndicat mixte de transport, il est donc possible d'imaginer une telle création à l'échelle régionale. Connaissant la résistance de chaque collectivité devant un tel projet, il est souhaitable de transférer à la région – qui a déjà une vision régionale et le souci de l'intermodalité avec les TER – les fonctions indispensables à la bonne organisation du réseau de transports collectifs. Le conseil régional devrait avoir en charge les bases informatiques qui lui permettront d'assurer une bonne information voyageurs sur l'ensemble des réseaux et ainsi donner à l'utilisateur l'information en temps réel sur la situation des transports entre deux villes et de mieux connaître les horaires de correspondance (au travers d'un unique serveur ou site Internet).

La seconde fonction est liée à la billettique, aujourd'hui éclatée entre chacune des autorités organisatrices. La concertation existe, des conventions sont signées mais au bout du compte, la régionalisation de la billettique garantirait la rationalité et l'efficacité du système. L'intérêt pour l'utilisateur est évident puisqu'il n'aura plus à se procurer plusieurs billets ou plusieurs abonnements pour circuler en région.

Enfin, l'intermodalité passe également par une meilleure gestion des espaces qui accueillent les voyageurs et assurent l'intermodalité (gare routière, gare ferroviaire, métro, tramway), c'est en complément des deux premières fonctions que la gestion des espaces devrait être transférée aux régions. Ce transfert aurait également le mérite de mettre sur un pied d'égalité les différents opérateurs de transport. Sur le plan financier, au moment où les collectivités locales s'interrogent sur leurs budgets, il faut souligner les économies d'échelle engendrées par cette réforme.

Ainsi toute la politique de services à destination du voyageur serait régionalisée pour une meilleure lisibilité et une meilleure efficacité. Le citoyen qui fait le choix des transports en commun le fait souvent par obligation, parfois par commodité et rarement par civisme. Si les pouvoirs publics veulent fidéliser et attirer de nouveaux usagers sur les réseaux, il convient de leur offrir un service public qui respecte ses engagements, c'est-à-dire qui leur garantit la sécurité, la régularité et la fluidité. C'est la raison pour

laquelle les fonctions liées à cette politique service doivent être entre les mains d'une seule autorité organisatrice, garante de l'intermodalité ; le conseil régional est la collectivité pertinente pour les assurer. Étant entendu que les autres échelons gardent leurs prérogatives et leurs responsabilités de gestion et de mise en œuvre des politiques de transport dans leurs périmètres respectifs.

Très attachée au principe de subsidiarité, tant au niveau européen qu'au niveau national, je propose que cette régionalisation s'effectue de manière expérimentale dans quelques régions volontaires, phase indispensable avant toute généralisation, à l'exemple de ce qui avait été fait pour la mise en place de l'expérimentation des TER. Il est nécessaire de définir les modalités d'organisation et de financement de ce nouveau dispositif, dans le respect de l'égalité des charges imposées au citoyen ainsi que de l'égalité des aides apportées par l'État aux régions. Le but étant d'assurer la mise en œuvre d'une politique nationale d'aménagement et de développement du territoire, qui assure la concertation entre les différentes autorités organisatrices de transports et qui respecte les besoins des collectivités locales.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Après l'article 30-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un article 30-3 rédigé :
- ② « En sus des compétences définies à l'article 21-1 et à l'article 29, la région peut, à titre expérimental et en coordination avec les autres autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs, qui seraient chargées de la mise en œuvre et de la gestion de ces services sur leur territoire de compétence, mettre en place un système d'information unifié sur l'ensemble des réseaux à l'intention des usagers, définir une tarification coordonnée et des titres de transports intermodaux, organiser la gestion des espaces d'accueil des voyageurs.
- ③ « Les conditions de fonctionnement et de financement de ces services sont fixées par des conventions passées entre la région et les autres autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs.
- ④ « L'expérimentation sera close le 31 décembre 2010. »

### Article 2

- ① Les charges éventuelles, qui pourraient résulter pour les collectivités territoriales de l'application de la présente loi, sont compensées, à due concurrence, par le relèvement de la dotation globale de fonctionnement.
- ② Les pertes de recettes qui pourraient résulter pour l'État de ce relèvement sont compensées, à due concurrence, par le relèvement des droits sur les tabacs prévus par les articles 575 et 575A du code général des impôts.