

COLLOQUE FNAUT

La réforme territoriale et les transports

1^{ère} partie : La réforme territoriale : principes et modalités

- **Intervention de Jean-Paul Chantegnet**

- 2 textes sur la réforme territoriale
- 5000 euros/ménage urbain/an pour les transports
- Nécessité de mise en place de nouvelles mobilités
- AOM en lieu et lace AOTU

- **Exposé introductif de Jean Sivardière « Des questions sans réponses, une occasion manquée ? »**

Objectifs consensuels des réformes récentes : réduire le mille-feuille territorial, clarifier les compétences, réduire les dépenses >>> actes 1, 2, 3 de la décentralisation.

- 27 janvier 2014 : MAPTAM
- 7 janvier 2015 : passage à 13 régions au lieu de 22
- 16 mars 2015 : baisse du nombre d'intercommunalités
- 7 août 2015 : loi NOTRe

- Certaines incohérences, ex. routes aux départements, voirie aux communes
- Manque de concertation
- Découpage improvisé
- Idées fausses : taille critique (27 000 km² en moyenne)
- Erreurs de méthodes : fusions mais pas partout et sans redécoupages ; des départements auraient pu changer de région.
- Liens entre nouvelles régions et grandes métropoles
- Réalité économique
- Aucune étude d'impact sur l'organisation des transports
- Agrandissement des régions et suppression des départements

La charrue avant les bœufs :

- Rôle de l'Etat ?
- Compétences des collectivités ?
- Modalités de gouvernance ?
- Moyens financiers et autonomie fiscale ?

Une occasion manquée ?

- **Intervention de Pierre Henri Emangard – « Le mille-feuille territorial allemand »**

1 Etat fédéral, 4 niveaux administratifs dont 3 territoriaux :

- 16 Länder (404 km² à 70 550 km²)
- 32 Districts (Bezirk)
- 439 arrondissements (Kreis)
- 14 627 communes (Gemeinde)

Fusion entre les arrondissements et communes pour les villes les plus importantes (Kreisfreistadt)

2 découpages supplémentaires :

- 97 Régions d'aménagement, en charge notamment des POS, PCC, P départementaux
- Espaces urbanisés

3 niveaux urbains hiérarchiques ; la taille définit les équipements

Principe hiérarchique fort (+ concerté, + négocié) entre les différentes structures

Bundesrat comme boucle de rétroaction

- Découpage, organisation, compétences, coopération comme logique de l'organisation territoriale allemande

Stadtverkehr : régie municipale (transports urbains, eau) avec répartition possible des revenus pour contrebalancer des éventuels déficits dans un secteur ou l'autre

- **Intervention de Jean-Luc Bœuf – « Une France à dix régions »**

Rappel historique en trois périodes :

- 1841 – 1877 : projet Thiers sur fortifications de Paris
- 1930 – 1972
- 1932 – 1973

- 1) Surveiller et punir
- 2) Folie territoriale : découpage provincial et régionalisme (langues)
- 3) Quel découpage retenir ?

9 grandes métropoles (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Limoges) et la Corse.

- **Intervention d'Olivier Régis (en lieu et place de Eric Giuly) – « Sept propositions pour en finir vraiment avec le mille-feuille territorial »**

Notion de bassin de vie >>> cohérence territoriale

- ❖ Avoir une vision pour faire une réforme
- ❖ Avoir de l'autorité (cf. lois de décentralisation de 1982)
- ❖ Démocratie par le vote
- ❖ Prendre en compte l'Histoire
- ❖ Propositions avec chiffrage : réforme territoriale = réforme fiscale
- ❖ Rationalisation par des regroupements (travail sur les flux de populations)

- 49 départements métropolitains
- Fusion des 13 000 syndicats
- ❖ Renforcement démocratie locale avec renouvellement représentation politique : non cumul des mandats (déontologie)

De 6 échelons, on passe à 3 échelons.

2^{ème} partie – la réforme territoriale et l'organisation des transports

• Intervention de François Poupard

Etat des lieux :

- Ferroviaire
 - Mission sur l'organisation des TER. Articulation avec les TER ?
 - Redéfinition des relations avec les nouvelles régions, des modalités
 - Matériel roulant ? Renouvellement dans le temps : quelle fonction, quelles dessertes, etc. ?
 - Autocars : loi Macron
Ordonnance en cours d'élaboration (mise en connexion avec les réseaux urbains et les gares)
 - Bus : loi de transition énergétique (bus propres) ; décret en cours
 - Ouverture à la concurrence : compromis entre les pays (2020 pour liaisons nationales, 2026 pour les TER)
 - Tarification : décret en cours sur la libéralisation tarifaire régionale
 - Autoroutes : accord Etat/concessionnaires ; plan de relance avec ajustements et resserrement des concessions ; ARAFER devient compétente sur les autoroutes
 - Réforme ferroviaire : création de 2 EPIC effective depuis juillet (SNCF Réseau et SNCF Mobilité)
 - Budget transport 2016 en légère croissance
- **Table ronde 1 : « Transports et transfert des compétences du département aux intercommunalités et aux régions »**

Quels bénéfices pour cette réforme ?

- Clarification évidente dans le transport public : Régions (schéma régional d'intermodalité dans le SRADDT) + intercommunalités (ressort territorial)
Modalités de la partie mobilité à définir.
- Fin de la guerre train/car (définition du mode le plus pertinent)
- Les questions de tarifications seront facilitées pour les usagers et le financement du transport public
- Pas de conséquences sur les autocaristes hors cas particuliers (marchés par DSP)
Les lignes longue distances vont se déployer progressivement puis se réguler.

Mise en place de schémas régionaux d'intermodalité : gestion des intermodalités, de la billettique et des tarifs comme enjeux.

- ❖ Gares routières : se donner les moyens ; qui va financer ?
- ❖ Comment les collectivités doivent faire pour garder une capacité financière pour le transport public ?
Il y a et il y aura de moins en moins d'argent public.
Rationalisation des lignes (pertinence) en évitant les doublons et en optimisant les moyens par exemple.
Cela nécessite un travail en commun de tous les acteurs et une abnégation des Conseils départementaux.

Table ronde 2 : « TER, Intercités et redécoupage régional »

- ❖ Présentation de l'ARAFER par Anne Yvrande-Billon :

Régulation ferroviaire (depuis décembre 2009) et routière (depuis le 13 octobre 2015).

Concerne les liaisons par route de moins de 100 km. Une AOT peut s'opposer à une liaison par car en saisissant le régulateur si elle juge qu'il s'agit d'un substitut ou complément du service conventionné.

Une consultation publique en ligne a été organisée en septembre-octobre : 14 contributions recensées.

Prix par car toujours le plus bas

Mesure avec report de la clientèle : 70 à 80 % comme hypothèse, pouvant aller jusqu'à 90 % d'après la consultation publique.

Demandes de données possibles y compris aux concessionnaires autoroutiers.

- ❖ ARF : quelle politique ferroviaire pour la nation ?

Egalité territoriale dans la desserte ferroviaire, notamment les villes moyennes. Mais il y a les réalités économiques avec besoin d'une vision plus lointaine comme stratégie.

Evolution des TER au cours des dix dernières années :

- Offre : + 21 %
- Prix : + 92 %
- Fréquentation : + 53 %

TET : dessertes des villes moyennes à l'échelon national

Offre conventionnée = plus de lisibilité des dessertes pour l'utilisateur

- Définition du besoin (comités de lignes)
- Amélioration de la performance du ferroviaire

SNCF et Intercités :

70 % des charges TET sont couverts par les recettes.

Transdev prêt à jouer le jeu de l'ouverture aux ER et aux Intercités, avec expérience sur de longues distances en Europe (ex : Suède)

TER en France coûte environ 30 % plus cher qu'ailleurs.

Isilines : cars longue distance de Transdev ; concurrence assumée par rapport aux services de covoiturage.

Kilomètres moyens journaliers :

63 km pour les TER

146 km pour les Intercités

Les jeunes ont quitté le ferroviaire à cause des tarifs.

Conclusion : intervention André Vallini

Réforme avec 3 objectifs : clarté, compétitivité (régions comme grands interlocuteurs), efficacité (nouvelles compétences aux intercommunalités passant de 5 à 15 000 habitants comme seuil).

Les bassins de vie vont évoluer avec un seuil de 20 à 30 000 habitants.

Volonté de maîtriser les dépenses publiques locales
Mutualisation permet des économies à moyen terme.