

Réactions et propositions de l'UTP en lien avec le projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (« 3 DS »)

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) appelle l'attention de la représentation nationale sur la nécessité de renforcer la capacité des transports publics urbains et ferroviaires à répondre aux enjeux de développement économique et social des territoires, par des mesures législatives nouvelles dans le projet de loi dit « 3 DS ».

Quelques mots sur l'UTP

L'UTP est l'organisation professionnelle des transports publics urbains et des entreprises ferroviaires en France. L'UTP représente ainsi près de 170 réseaux de transport urbain (qui représentent 90% de l'activité au niveau national) et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire (opérateurs de services voyageurs et fret, gestionnaires d'infrastructures).

Pourquoi les transports publics urbains et ferroviaires sont essentiels

Chaque jour, dix millions de Français utilisent les transports publics pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des achats, se cultiver ou se distraire. Au sortir d'une crise sanitaire qui a chamboulé leurs vies et leurs habitudes, les Français restent plus que jamais attachés à leurs transports publics et ferroviaires. Pourquoi ?

➤ **Parce qu'ils préservent la planète**

Comment ne pas penser à la dernière mise en garde des experts du GIEC sur le réchauffement climatique, aux conséquences mortelles de la pollution sur la santé (48 000 morts par an en France¹) ou à l'impact environnemental, social et économique catastrophique de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'UE²) ?

Alors même que le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France (avec 31 % des émissions³ en 2019), il est urgent de favoriser résolument les transports publics et ferroviaires, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en préservant la planète.

➤ **Parce qu'ils participent chaque jour à la cohésion sociale et territoriale**

En connectant les régions, en reliant les quartiers périphériques aux cœurs de villes, en restant parfois le dernier des services publics présents sur certains territoires, les transports publics et ferroviaires contribuent à un aménagement plus équilibré du territoire.

Dans un contexte d'envolée des prix des carburants qui pèse sur le pouvoir d'achat des ménages, les transports publics et ferroviaires, par la modicité du prix payé par les voyageurs, constituent par ailleurs une réponse efficiente aux besoins de mobilité à moindre coût.

¹ Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air, 2018

² Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020

³Rapport Secten, traitement SDES, CITEPA, 2021

➤ **Parce qu'ils génèrent partout en France des emplois pérennes et non-délocalisables**

Les transports publics et ferroviaires, c'est aussi en soi un secteur économique phare générant 260 000 emplois directs⁴ et 100 000 emplois indirects en France ; un véritable vecteur d'innovations au cœur d'une filière industrielle stratégique.

Le projet de loi « 3 DS » : une opportunité pour renforcer les transports publics et ferroviaires au bénéfice de tous les voyageurs et de tous les territoires

Pour l'UTP, le projet de loi dit « 3 DS » est une occasion à ne pas manquer pour soutenir les acteurs du transport public et ferroviaire, autorités organisatrices, opérateurs, industriels, entreprises de sûreté et de services qui se mobilisent chaque jour pour garantir des transports de voyageurs et de marchandises sûrs, performants et respectueux de la planète.

• **Desserte fine des territoires : les points de vigilance en vue d'un éventuel transfert des lignes aux Régions**

Par son article 9, le projet de loi du Gouvernement précise les dispositions permettant aux Régions de se voir transférer la gestion complète⁵ ou simplement certaines missions de gestion de l'infrastructure (maintenance, développement, aménagement et mise en valeur du réseau ferré national)⁶ de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic (« petites lignes ») et de leurs installations de services. Cet article vient compléter le dispositif, introduit par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), relatif aux transferts de gestion ou de missions de gestion des petites lignes ferroviaires aux Régions. Le projet de loi 3 DS vise en effet à clarifier les conditions et le périmètre de ces transferts, en précisant notamment la possibilité d'y inclure les installations de service dédiées aux lignes transférées telles que les gares de voyageurs.

Ces lignes ferroviaires restent très appréciées des citoyens et elles participent de façon décisive à la cohésion sociale et territoriale. Elles sont également essentielles à l'activité du fret. Reste que l'entretien et la maintenance de ces lignes nécessitent un investissement conséquent et que leur possible transfert aux Régions devra mécaniquement s'accompagner d'un soutien de l'Etat, voire de l'Union européenne, pour assurer leur pérennité.

→ Pour l'UTP, la question du transfert de ces lignes va nécessairement de pair avec celle de la sécurisation du financement des infrastructures ferroviaires et du maintien de l'interopérabilité du réseau ferroviaire pour les usages fret comme voyageurs.

La sécurité des circulations, priorité des exploitants ferroviaires, représente un atout majeur du mode ferré. Il s'agit de l'un des éléments de l'attractivité du rail par rapport à la route, qui participe ainsi au report modal.

→ Pour l'UTP, la multiplication des acteurs du système ferroviaire doit s'accompagner d'une bonne prise en compte des exigences de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires qui ne doivent en aucun cas être affectées dans le cadre des dispositifs de transfert.

Au-delà de l'entretien et de la maintenance de ces lignes se pose aussi la question du matériel roulant. Beaucoup de ces lignes ne sont pas électrifiées et leur électrification complète pourrait se révéler trop coûteuse.

→ Pour l'UTP, il est important que l'Union européenne, à travers ses Fonds structurels et sa Banque Européenne d'Investissement, soutienne les Régions françaises désireuses de faire l'acquisition de nouveaux matériels roulants pour ces lignes.

⁴ Bilan Social urbain et Bilan social ferroviaire UTP, RATP

⁵ Cf. article L2111-1-1 du code des transports

⁶ Cf. article L2111-9-1 A du code des transports

Concernant les modalités d'application de ces transferts, le projet de loi mériterait d'être complété. En effet, pour éviter d'avoir à transférer toutes les autorisations administratives et à négocier des avenants à tous les contrats et marchés en cours relatifs aux lignes transférées, il conviendrait de prévoir une extension du principe de transfert automatique des droits et obligations de SNCF Réseau aux Régions en cas de transfert de missions de gestion de l'infrastructure (et non seulement en cas de transfert de gestion complète comme c'est prévu actuellement à l'article 9 du projet de loi 3 DS).

→ Pour l'UTP, il est nécessaire qu'il y ait une homogénéité du cadre juridique applicable au transfert des droits et obligations de SNCF Réseau, que ce soit au titre d'un transfert de missions de gestion de l'infrastructure que d'un transfert de gestion.

Enfin, le maintien et la montée en puissance du fret ferroviaire sur ces lignes de desserte fine est aussi un enjeu majeur au moment où la loi 3 DS pourrait permettre aux Régions volontaires de devenir compétentes pour aménager, entretenir et exploiter certaines routes relevant du réseau routier national. La loi 3 DS réaffirmant le rôle des Régions dans le domaine de la transition écologique, ces dernières pourraient en effet ambitionner de diminuer le nombre de camions sur leurs routes en transférant du fret vers les lignes ferroviaires. Or les lignes de desserte fine du territoire étant d'ores et déjà la source ou la destination de plus de 50% du fret ferroviaire, elles constituent un élément stratégique pour mener à bien cette politique.

→ Pour l'UTP, le transfert des lignes doit s'accompagner d'un développement des parcours de fret, ces lignes capillaires assurant un rôle déterminant pour atteindre le doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 – objectif arrêté dans le cadre de la *Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire*.

• Conforter le rôle des AOM urbaines en matière de gestion des mobilités

Dans son dossier de presse⁷ accompagnant le projet de loi, le Gouvernement explique qu'un des objectifs de cette loi est de « conforter le rôle des collectivités en matière de gestion des mobilités ». Aux yeux de l'UTP, il est crucial de donner aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) tous les leviers juridiques pour assurer une gouvernance cohérente de la mobilité durable sur leur territoire et pour disposer des moyens nécessaires à l'exercice de leurs compétences.

Ainsi en premier lieu, les AOM doivent-elles être assurées de la bonne connaissance des déplacements sur leur territoire. Ceci nécessite de garantir la possibilité d'accéder aux données pertinentes des services numériques d'assistance au déplacement, comme le prévoit la loi Climat et Résilience, qu'il faudra compléter par un volet concernant les sanctions en cas de non-respect de ces dispositions.

Par ailleurs, dans son *Rapport sur l'évolution du modèle économique des transports collectifs* remis en juillet 2021 au Ministre Djebbari, Philippe Duron explique à juste titre que « la mobilité est un système qui interagit avec d'autres domaines de compétences des collectivités territoriales ; la voirie, l'urbanisme, le stationnement pour n'en citer que quelques-unes ». Or « si l'AOM dispose des compétences pour développer des services de mobilités collectifs ou plus récemment partagés, elle ne dispose pas de tous les leviers pour favoriser leur compétitivité par rapport à la voiture solo ». En conséquence, même si « la mission [Duron] mesure l'attachement des maires à leur pouvoir de police (circulation, stationnement) ainsi qu'à la compétence voirie », elle « encourage cependant le transfert de ces compétences sous une même autorité et un fonctionnement plus intégré qu'il ne l'est actuellement ». Reprenant notamment l'exemple de la métropole londonienne (avec *Transport For London*), le Rapport Duron conclut : « mettre sous l'autorité de l'AOM, la politique de stationnement, de mobilité et de voirie a montré l'efficacité d'une telle organisation qui apporte de la cohérence, facilite la réactivité, favorise des politiques incitatives ».

⁷ <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2021-05/DP-PJL4D.PDF>

→ Pour l'UTP, le projet de loi 3 DS est aujourd'hui l'opportunité de confier aux Autorités Organisatrices de la Mobilité urbaine qui le souhaitent, à l'instar de TFL à Londres, l'ensemble des compétences relatives à la mobilité : voirie, pouvoir de police, stationnement, etc.

CONTACTS :

Claude Faucher
Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du Département
Affaires publiques
jppeuziat@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Stéphanie Lopes d'Azevedo
Directrice du département Affaires
économiques, techniques et
prospective
slazevedo@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 31