Transport
Développement
Intermodalité
Environnement

Elections régionales 6 et 13 décembre 2015

Le transport en tête de liste

Les candidats aux élections régionales s'emparent des transports

Le Dossier - Synthèse des réponses des candidats

Voyageurs et marchandises,
inventons ensemble la mobilité de demain…

1er décembre 2015

Le transport en tête de liste !

Le transport est une préoccupation quotidienne pour nos concitoyens. C'est une fonction économique importante pour nos entreprises, et un outil pour le développement durable de nos territoires. La qualité de nos infrastructures et des services de transports est un facteur d'attractivité et de dynamisme économique et touristique pour notre pays.

Spécialisation et renforcement du rôle de la région en matière de transport

L'organisation des systèmes de mobilité et de transport est une mission importante des pouvoirs publics. En France, les collectivités territoriales y prennent une part active et significative.

Parmi elles, les régions, qui se sont vues confier en 2002 la mission d'organiser et financer les Transports express régionaux (TER). Depuis 13 ans, elles ont consenti un effort considérable de modernisation des matériels, des services et même des infrastructures.

La collectivité régionale verra son rôle dans la définition des politiques de transport se renforcer dès le 1er janvier prochain. Elle acquiert en effet la responsabilité de la rédaction d'un schéma régional de l'intermodalité, devient « chef de file » en matière de mobilité ; à partir du 1er janvier 2017, elle prendra en charge l'organisation des liaisons routières interurbaines conventionnées, et à partir du 1er septembre 2017 les transports scolaires.

Les responsabilités des Régions en matière de politique des transports ont été modifiées et précisées par quatre lois en 2014 et 2015 : la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (27 janvier 2014, dite Loi MAPAM) ; la loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (6 août 2015, dite Loi Macron) ; la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (7 août 2015, dite Loi NOTRe) ; la loi de transition énergétique pour la croissance verte (17 août 2015, dite Loi TECV).

Pourquoi un questionnaire ?

L'assemblée générale de TDIE a souhaité interroger les candidats aux élections régionales, afin de recueillir leurs intentions en matière de politique de mobilité.

Pour aborder les différents défis qui se poseront aux futurs exécutifs, **le Conseil scientifique de TDIE a regroupé les 21 questions du questionnaire en quatre chapitres :**

- Orientations générales et questions de financement des politiques de mobilité
- 13 ans après la généralisation de la régionalisation des TER, quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?
- La région « chef de file » - complémentarité et intermodalité : les défis d'une politique régionale multimodale
- Logistique et fret

Nous avons le plaisir de vous adresser les principaux éléments qui ressortent de cette enquête. Vous trouverez ci-après la synthèse réalisée par le Conseil scientifique (pp. 9-14), le questionnaire (pp. 17-20), et la note documentaire qui a été annexée au questionnaire afin de présenter le nouveau cadre de la compétence transport des régions (p. 21).

La qualité des réponses souligne l'importance du transport dans les politiques régionales

49 candidats ont répondu à tout ou partie des 21 questions du questionnaire. Les réponses sont réparties de manière équilibrée entre les candidats de gauche et les candidats de droite. La richesse et la précision des réponses montrent que le transport est maintenant considéré comme une responsabilité de première importance pour les Régions. C'est en Ile-de-France que les candidats ont été les plus nombreux à répondre.

Intermodalité et complémentarité

Conscients des nouvelles compétences confiées aux régions en matière de transport, les candidats entendent s'emparer du rôle de « chef de file de l'intermodalité » pour développer l'offre de transport public :

- Ils sont attachés au transport ferroviaire, dont ils soulignent le rôle à l'heure de la COP 21, et beaucoup se disent prêts à envisager l'ouverture à la concurrence d'une ligne ferroviaire, sous réserve d'en maîtriser les conditions.
- Dans le même temps, ils intègrent le transport routier à une réflexion globale sur la complémentarité intermodale.
- Dans les régions dites fusionnantes, les candidats considèrent que l'adaptation de l'offre de transport jouera un rôle important dans la cohérence territoriale.

Le retour de la route dans le discours politique régional

La politique régionale des transports va changer d'échelle et de nature avec le développement de l'intermodalité, et des outils numériques. Les réponses des candidats attestent du retour de la route dans le discours politique régional, hors des clivages partisans.

Une équation financière complexe

Un consensus se dégage sur la nécessité d'entretenir et de moderniser les infrastructures existantes. Les candidats restent cependant prudents sur la participation des régions au financement de ces travaux.

Les candidats s'interrogent sur la complexité de l'équation financière des politiques de mobilité. Face aux coûts considérables de l'exploitation et de l'entretien des réseaux de transport, ils affirment ne pas souhaiter augmenter la part financée par les usagers tout en rappelant que la région ne peut se substituer à l'Etat.

Nous remercions les candidates et les candidats et les membres de leurs équipes qui ont participé à cet exercice démocratique en partageant leurs convictions et leurs points de vue sur l'avenir des systèmes de mobilité portés par les politiques régionales.

Philippe Duron
Co-président délégué de TDIE
Député du Calvados

Louis Nègre
Co-président de TDIE
Sénateur des Alpes-Maritimes

Sommaire

Avertissement 7

10 questions pour une politique régionale des transports – Synthèse des réponses des candidats au questionnaire de TDIE 9

Liste des candidats qui ont répondu au questionnaire 15

Questionnaire 17

Le nouveau cadre législatif de la compétence transports des conseils régionaux - Note documentaire 21

TDIE : Qui sommes-nous ? 53

AVERTISSEMENT

Par cette démarche, initiée par l'Assemblée générale du 10 juin 2015, TDIE a souhaité contribuer au débat sur les enjeux des politiques régionales des transports à la lumière du nouveau cadre législatif et des nouvelles compétences dévolues aux Conseils régionaux. Le questionnaire était dense.

Un grand nombre de candidats a tenu à apporter des réponses précises et argumentées, démontrant ainsi que **les transports sont une préoccupation quotidienne de leurs concitoyens et une responsabilité de première importance pour les régions.**

TDIE a reçu une cinquantaine de réponses rédigées par les candidats et leurs équipes. Elles sont réparties de façon équilibrée entre les candidats de gauche et les candidats de droite. C'est en Ile-de-France que le nombre de réponses a été le plus important, preuve de l'importance que le fonctionnement des trains du quotidien prend dans le débat dans cette région.

Le style des réponses est marqué par la situation des candidats : ceux qui ont exercé une fonction exécutive dans le dernier mandat ou portent les couleurs de la majorité sortante défendent un bilan ; ceux qui étaient dans la minorité ou portent les couleurs de la minorité sortante et aspirent à incarner l'alternance commencent par une lecture critique de ce bilan.

TDIE remercie toutes et tous les candidats et leurs équipes qui ont participé à cet exercice démocratique en partageant leurs convictions et leurs points de vue sur l'avenir des systèmes de mobilité portés par les politiques régionales.

L'intégralité des réponses des candidats, ainsi qu'un tableau comparatif de ces réponses pour chaque région est disponible sur le site Internet de TDIE : www.tdie.eu

---

Ce dossier a été réalisé par un groupe de travail du Conseil scientifique de TDIE :

Dominique Auverlot, Deniz Boy, Elisabeth Dupont-Kerlan, Antoine Frémont, Claude Gressier, Nicolas Leleu, Jean-Baptiste de Prémare

Avec le soutien de l'équipe de TDIE :

Sonja Broëz (Chargée de mission), Pierre-Yves Rollin (Stagiaire),
Pierre Van Cornewal (Délégué général), Fabrice Wackenier (Chargé de mission)

---

10 questions pour une politique régionale des transports

Synthèse des réponses des candidats au questionnaire de TDIE

L'analyse des réponses des candidats réalisée par le Conseil scientifique de TDIE relève 10 questions qui soulignent la complexité de la mise en œuvre d'une politique régionale des transports et l'engagement des candidats dans ce projet :

1. Des éléments de conviction sur la place du transport public dans une stratégie de développement régional
2. L'intermodalité, au cœur du service public régional du transport, dans la concertation
3. Transport ferroviaire régional : les relations avec l'opérateur national sont mises en question
4. Quelle(s) ressource(s) ? Comment financer la politique régionale des transports ?
5. Fret et logistique, vecteurs de développement économique
6. Le développement du numérique
7. Sûreté dans les transports
8. Ile-de-France, la volonté d'apporter rapidement des solutions à la dégradation de la qualité de service
9. Transport régional et lutte contre les émissions de gaz à effet de serre
10. Transport scolaire : préparer la transition

1. Des éléments de conviction sur la place du transport public dans une stratégie de développement régional

- Le transport public régional est un enjeu et un défi de modernité. Qu'il s'agisse de la qualité du service rendu aux usagers, des modalités d'organisation de ce service, des technologies à mettre en œuvre, ou des modes de financement de celles-ci, les candidats considèrent que la politique régionale des transports doit proposer des solutions innovantes pour s'adapter aux besoins des usagers en s'accommodant des contraintes économiques et territoriales.

- La politique régionale des transports est un outil au service d'objectifs politiques plus larges : proximité, qualité de la vie quotidienne, développement économique et aménagement du territoire, « le transport » est mis au service d'un projet de développement régional où la mobilité des personnes est un atout pour le territoire. Dans les « régions fusionnantes », les candidats projettent de renforcer les dessertes interurbaines pour favoriser la cohérence territoriale.

- La politique régionale des transports est une mission de service public qui n'est pas discutée sur le principe. La qualité et la précision de nombreuses réponses soulignent l'importance qu'y accordent les candidats. Si le transport public a une part spécifique en Ile-de-France, les candidats des autres régions ont montré par leurs réponses que l'attente y est forte. Le transport public régional est un élément structurant de la vie quotidienne pour de nombreuses personnes.

2. L'intermodalité, au cœur du service public régional du transport, dans la concertation

- Les candidats souhaitent investir la nouvelle responsabilité de chef de file de l'intermodalité des régions. Cela se manifeste par une ambition très forte en termes de concertation avec les autres autorités organisatrices de la mobilité, au niveau intercommunal, pour assurer :

    - la coordination des offres tarifaires avec notamment le développement de l'intégration tarifaire et la mise en œuvre de solutions billettiques,
    - l'organisation matérielle de l'intermodalité autour des gares ferroviaires,
    - le développement de la qualité de l'information rendue aux usagers.

  Les candidats expriment souvent l'intention de procéder à une réorganisation des services de la région pour préparer la mise en œuvre de cette responsabilité de chef de file.

  Le développement de l'open data n'est pas remis en question ; il est considéré comme un élément indissociable du développement des systèmes publics de mobilité et fortement associé aux problématiques d'intermodalité.

- Le retour de la route dans le discours régional :

    - La politique régionale des transports est associée au mode ferroviaire depuis 13 ans. Cependant, la mise en œuvre d'une politique multimodale ouvre des perspectives pour les candidats, qui développent des orientations fondées sur la complémentarité entre le mode ferroviaire et le mode routier selon les situations géographiques. Cette complémentarité est présentée comme un atout pour l'extension du périmètre de l'offre régionale de la mobilité : les candidats souhaitent que la région puisse répondre au mieux aux besoins de mobilité de leurs concitoyens, et considèrent que le mode routier peut y contribuer (liaisons interurbaines conventionnées, et développement de nouvelles pratiques comme le covoiturage). La nécessité de garantir la qualité du réseau routier est soulignée dans de nombreuses réponses.

    - Les nouveaux services de cars prévus par la loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (loi Macron) suscitent des craintes sur la concurrence qu'ils

pourraient exercer sur les services ferroviaires ou les liaisons routières conventionnées existant. De nombreux candidats s'interrogent sur la manière avec laquelle la dynamique de ce marché en devenir pourra être intégrée à une politique régionale de la mobilité.

  - Les candidats soulignent la nécessité d'un travail de concertation avec les acteurs et les usagers autour de la question des pôles d'échange multimodaux qui devront accueillir les services d'autocar libéralisés ; la question du modèle économique des futures gares routières est posée. Certains candidats soulignent à ce titre la nécessité d'une contribution des transporteurs à leur financement (« toucher de quai »).

- Dans les régions les plus vastes, ou celles où se posent des problèmes d'enclavement, les candidats souhaitent intégrer les aéroports à une dynamique de complémentarité. Ils appellent souvent à une coordination des aéroports afin de contenir les investissements demandés. Plusieurs candidats insistent sur la nécessité que la puissance publique conserve soit le contrôle, soit une part importante dans les décisions des aéroports que l'Etat pourrait transmettre au secteur privé.

3. Transport ferroviaire régional : les relations avec l'opérateur national sont mises en question

- Le lien entre la politique régionale et le transport ferroviaire pose la question des relations entre les régions et l'opérateur historique, la SNCF. Plusieurs candidats mentionnent les montants des investissements consentis par les régions depuis 13 ans dans le matériel roulant comme dans l'infrastructure et certains rappellent que la fréquentation des TER est en croissance continue depuis dix ans. Cependant, beaucoup rapportent dans le même temps l'insatisfaction des usagers concernant la qualité de service des TER. Cette contradiction conduit les candidats à interroger les relations de la région avec l'opérateur national de plusieurs manières :

  - Nombreux sont ceux qui expriment la volonté de revoir les modalités de la relation contractuelle entre la région et l'opérateur et d'en rééquilibrer les termes. La définition de clauses de productivité semble à ce titre un outil intéressant pour les candidats, qui expriment néanmoins le sentiment que les gains de productivité ne généreront pas d'économie à la hauteur des besoins de financement. Certains évoquent également le durcissement des clauses de pénalité à l'égard de la SNCF afin d'obtenir une meilleure qualité de service.

  - Certains candidats souhaitent en conséquence que l'opérateur national accepte d'accorder plus d'autonomie à ses responsables régionaux et plaident pour une plus grande décentralisation des responsabilités au sein de son organisation territoriale.

  - Plusieurs candidats, quelle que soit leur couleur politique, et dans toutes les régions, proposent le principe de l'ouverture à la concurrence. Ils souhaitent en contrôler la mise en œuvre, et la plupart proposent l'expérimentation d'une forme limitée de mise en concurrence sur une ligne. Certains proposent également la prise en charge d'une ligne par la région en régie. Les candidats manifestent à cette occasion leur attachement au train, et souhaitent qu'il continue à incarner la modernité du transport public.

  NB : Si les problèmes de qualité de service rapportés par les candidats sont plus marqués en Ile-de-France et dans le Sud de la France, les problèmes de coût et de productivité sont relevés dans toutes les régions.

- Plusieurs candidats souhaitent que le dialogue avec l'Etat concernant l'optimisation des services ferroviaires TER et TET soit équilibré et s'accompagne d'une discussion sur les moyens.

4. Quelle(s) ressource(s) ? Comment financer la politique régionale des transports ?

- Le transport, les transports, constituent un ensemble de systèmes techniques et socio-économiques complexes qui nécessitent une gestion publique de long terme. Les choix budgétaires portent sur des sommes considérables à l'échelle du budget de chaque région. Si le débat politique conduit à mettre en perspective des intentions de changement, aucune des annonces d'inflexion ne se traduit par une véritable rupture : les candidats sont conscients des effets d'inertie des systèmes de transport public, en matière technique, budgétaire, ou organisationnelle.

- La question du financement des transports (infrastructures et systèmes d'exploitation) génère des interrogations. La plupart des candidats raisonnent à partir du constat que les ressources ne sont pas dynamiques. Que ce soit pour l'usager ou pour le contribuable régional, les candidats inscrivent leur projet dans la continuité budgétaire.

- La mise en œuvre d'une écotaxe régionale ne convainc pas. Le débat porte sur l'opportunité et la faisabilité de cette idée ; il contribue à souligner la nécessité de trouver des solutions pérennes au financement des systèmes régionaux de mobilité et pose la question des flux budgétaires entre l'Etat, les régions, et les usagers. Plusieurs solutions alternatives sont envisagées, et les candidats recherchent une cohérence entre la nature des missions et responsabilités de la région et la recette qui pourrait lui être dédiée. Il faut constater cependant que les candidats des régions de transit international important (notamment les régions frontalières) y sont plus favorables. Les candidats souhaitent souvent mettre le trafic intra-régional hors de l'assiette du dispositif.

- La nécessité d'entretenir et de moderniser les réseaux d'infrastructures de transport existant est très largement partagée. Le débat porte sur la place que la région doit prendre dans son financement, et les modalités de choix des priorités. On constate à ce propos la volonté de porter les priorités régionales de manière plus forte face aux priorités de l'Etat. Si le contenu des CPER peut être mis en débat par certains candidats, le principe de la contractualisation entre l'Etat et les régions n'est cependant pas remis en cause. Les candidats interpellent l'Etat et souhaitent qu'il honore sa signature.

5. Fret et logistique, vecteurs de développement économique

- Concernant le fret et la logistique, les candidats semblent globalement moins familiers de ces problématiques, ce qui traduit le fait que la région n'a pas de compétence spécifique en la matière.

- Lorsqu'ils tiennent à exprimer un point de vue, les candidats lient la compétence développement économique de la région et sa participation à la définition d'une stratégie de développement des systèmes logistiques.

- Quelques candidats soulignent le nombre important d'emplois générés par la logistique dans leur région. La plupart souhaitent favoriser le report modal, mais soulignent les contraintes budgétaires et géographiques à ce projet.

- Plusieurs candidats proposent que la région travaille avec les agglomérations sur la question du dernier kilomètre, afin de favoriser des systèmes logistiques plus efficaces.

- Dans les régions portuaires, la politique maritime est mentionnée par les candidats, pour affirmer un soutien aux Grands Ports Maritimes de l'Etat comme aux ports régionaux. Les candidats sont attentifs aux besoins de desserte des hinterlands de ces ports et confirment l'opportunité des projets ferroviaires et fluviaux contenus dans les CPER notamment.

6. Le développement du numérique

- La plupart des candidats manifestent leur conviction que le numérique joue un rôle très important dans le développement des services de transport public ; les candidats se disent prêts à développer ou encourager le développement de nouvelles applications. Les réponses sont favorables à l'ouverture des données, et le débat reste sur les moyens d'y contribuer, ou de le mettre en œuvre du point de vue de la collectivité régionale. Certains candidats envisagent de renforcer le portail régional pour une information multimodale en temps réel, les temps de parcours, les prévisions de trafics, le stationnement, la billettique, etc., d'autres veulent encourager le développement de nouvelles applications et l'émergence de nouveaux services en faveur des usagers.

7. Sûreté dans les transports

- Plusieurs candidats (la plupart en Ile-de-France et en Provence-Alpes-Côte-d'Azur), font des propositions afin de garantir des conditions de sécurité publique optimales dans les transports en commun. Les candidats qui s'en saisissent proposent d'augmenter la présence des agents d'exploitation, de financer une densification des systèmes de vidéo-surveillance, ou de faire évoluer les prérogatives des services spécialisés de police afin de mieux les coordonner.

8. Ile-de-France, la volonté d'apporter rapidement des solutions à la dégradation de la qualité de service

C'est probablement en Ile-de-France que le constat sur le fonctionnement des transports au quotidien est le plus sévère, et les expressions employées sont très fortes : Franciliens « pris en otage », « niveau de service déplorable », etc. Le mauvais état du réseau et la nécessité de moderniser les matériels roulants préoccupent tous les candidats, qui demandent un effort du gestionnaire de réseau pour la modernisation de son infrastructure, et de financer de nouvelles rames. Les candidats accordent tous la priorité à l'amélioration du confort des usagers, et souhaitent qu'elle soit manifeste très rapidement.

- Le Pass Navigo à tarif unique n'est pas remis en cause, et tous les candidats ont intégré sa pérennisation à leur projet.
- La concurrence n'est pas un sujet majeur pour les candidats, même si l'un d'entre eux, constatant la dégradation des services offerts aux usagers, annonce sa volonté de mettre la SNCF en concurrence.
- Le Grand Paris Express ne fait pas l'unanimité. Certains candidats dénoncent son coût, d'autres rappellent que sa réalisation doit être financée par l'Etat.
- La question de la sécurité revient dans presque toutes les contributions, et les candidats proposent le déploiement de la vidéosurveillance, ou le renforcement des forces de sécurité propres aux transports.
- Pour la grande couronne, les candidats proposent d'augmenter le parc de bus afin d'améliorer les fréquences et les amplitudes horaires ; ils mettent en avant le covoiturage en avant comme une solution à favoriser pour les déplacements en grande couronne.

9. Transport régional et lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

- Les candidats manifestent leur conviction que le transport public a un rôle à jouer dans la lutte pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Certains candidats sont prêts à aller au-delà des compétences de la région dans cette lutte. Ils proposent globalement un éventail de solutions diverses :
    - déploiement de bornes de recharge pour les voitures électriques,
    - aides à l'acquisition de véhicules électriques pour les particuliers,
    - achats de bus propres (gaz naturel, hybrides électriques, voire électriques à 100%) pour les services de transport conventionnés
    - démarches d'information pour favoriser les changements de comportement dans les choix de transport
    - limitation de l'étalement urbain
    - développement des modes doux
    - aménagement d'aires de covoiturage et d'autopartage
    - soutien aux entreprises dans la constitution et la mise en œuvre de plans de déplacement d'entreprises, ainsi que dans l'évolution de leur flotte
- Certains candidats proposent même que la région apporte son soutien à la recherche.

10. Transport scolaire : préparer la transition

- Tous les candidats s'accordent sur l'attention à apporter au transport scolaire, et comptent utiliser la période qui nous sépare du transfert effectif (1er septembre 2017) pour y travailler avec les départements et ou les intercommunalités. Certains ont cependant déjà annoncé la gratuité du transport scolaire.

Liste des 49 Candidats qui ont répondu au questionnaire de TDIE

Les régions puis les candidats sont classés par ordre alphabétique

Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine

Sandrine Bélier, EELV

Jean Pierre MASSERET, PS

Philippe RICHERT, LR (programme)

Julien WOSTYN, LO (reprise du courrier de Mme Nathalie ARTHAUD)

Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes

Virginie CALMELS, LR

Françoise COUTANT, EELV

Guillaume PERCHET, LO (prog. d'intentions)

Alain ROUSSET, PS

Auvergne – Rhône-Alpes

Jean-Jacques QUEYRANNE, PS

Jean-Charles KOHLHAAS, EELV

Laurent WAUQUIEZ, LR

Bourgogne – Franche-Comté

Marie-Guite DUFAY, PS (programme)

Cécile PRUDHOMME, EELV

François SAUVADET, UDI (courrier d'intentions)

Bretagne

Bertrand DOLEON, Parti Breton

Valérie HAMON, LO

Marc LE FUR, LR

René LOUAIL, EELV

Centre – Val-de-Loire

François BONNEAU, PS

Philippe VIGIER, UDI

Ile-de-France

Nathalie ARTHAUD, LO

Claude BARTOLONE, PS

Emmanuelle COSSE, EELV

Nicolas DUPONT-AIGNAN, DLF

Pierre LAURENT, PCF

Valérie PECRESSE, LR

Wallerand De SAINT JUST, FN

Aurélien VERON, PLD

Languedoc-Roussillon – Midi-Pyrénées

Carole DELGA, PS

Gilles FABRE, ND (prog. d'intentions)

Damien LEMPEREUR, DLF

Gérard ONESTA, EELV

Dominique REYNIE, LR

Philippe SAUREL, DVG

Normandie

Sébastien JUMEL, FG

Nicolas MAYER-ROSSIGNOL, PS

Hervé MORIN, UDI (programme)

Yanic SOUBIEN, EELV

Nord-Pas-de-Calais – Picardie

Xavier BERTRAND, LR (courrier + prog. d'intentions)

Sandrine ROUSSEAU, EELV

Fabien ROUSSEL, FG (prog. d'intentions)

Pierre de SAINTIGNON, PS (prog. d'intentions)

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Sophie CAMARD, EELV

Christophe CASTANER, PS

Christian ESTROSI, LR

Pays-de-la-Loire

Cécile BAYLE de JESSE, DLF

Sophie BRINGUY, EELV

Christophe CLERGEAU, PS

Bruno RETAILLEAU, LR

Sigles et abréviations

DLF : Debout la France – **DVG :** Divers gauche – **EELV :** Europe-Ecologie-Les-Verts – **FG :** Front de gauche – **FN :** Front national – **LO :** Lutte Ouvrière – **LR :** Les Républicains – **ND :** Nouvelle donne – **PCF :** Parti communiste français – **PLD :** Parti libéral démocrate – **PRG :** Parti radical de gauche – **PS :** Parti socialiste – **UDI :** Union des démocrates et indépendants.

Elections régionales des 6 et 13 décembre 2015

Questionnaire de TDIE aux candidats aux élections régionales

Une note documentaire est jointe à ce questionnaire

I. Orientations générales / financement des politiques de mobilité

Question 1 – *Etat des lieux.*

Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement des services de transports collectifs dans votre région ? Comment comptez-vous améliorer ces services ? .....

Question 2 – *La politique des transports devient la principale compétence de la région.*

Quels objectifs donnez-vous à la politique régionale des transports pour contribuer à la mise en œuvre de votre projet de développement régional, et quels leviers (économique, contractuel – Contrat de Plan Etat-Région, tarification, fiscalité écologique, etc.) comptez-vous mobiliser pour atteindre ces objectifs ? .....

Question 2 bis – *(Pour les régions fusionnées)*

Quel rôle les services de transport de voyageurs doivent-ils jouer dans le développement de la cohésion régionale de la nouvelle région de … (citer le nom de la région) ? Allez-vous renforcer les liaisons entre les anciennes capitales régionales ? ....

Question 3 – *Les dépenses en faveur de la mobilité ont considérablement augmenté depuis le transfert des TER aux régions. Celles-ci ont fait un effort d'investissement important (réseau et matériel roulant) que la hausse des recettes directes des TER n'a pas compensé, tandis que la qualité de service et les coûts d'exploitation augmentaient. Les transports sont devenus le premier poste de dépense des régions tandis qu'elles perdaient leur autonomie fiscale. Le gouvernement a annoncé en juin 2015 au congrès de l'Association des Régions de France le transfert de 25 % de la Cotisation sur la Valeur ajoutée des Entreprises aux régions, afin de financer les nouveaux transferts de compétence transport.*

Comment envisagez-vous les perspectives d'évolution de la part du transport dans le budget de votre région ? Estimez-vous possible d'obtenir un gain de productivité de l'opérateur de transport ferroviaire ? Souhaitez-vous introduire des clauses de productivité dans la convention TER ? .....

Question 4 – *L'expérimentation régionale de l'écotaxe a été proposée comme une hypothèse intéressante pour le financement des transports. Il existe trois moyens pour mettre en œuvre une taxation de l'usage de la route pour assurer sa contribution au financement des transports : taxation au kilomètre parcouru, taxation forfaitaire (vignette), ou taxation du carburant (TICPE)*

Selon vous, avec quelles recettes faut-il financer les transports régionaux ? L'idée d'une tarification de l'usage de la route vous parait-elle intéressante, et pourquoi ? Si oui, comment envisagez-vous de la mettre en œuvre (sous quelle forme, sur quelle assiette, à quelle échéance, avec quels outils) ? .....

Question 5 – ***Depuis plusieurs CPER, les régions sont sollicitées pour cofinancer des infrastructures nouvelles ou l'entretien et la régénération des infrastructures existantes. Les nouvelles orientations générales de l'Etat en matière d'infrastructures de transport donnent la priorité au financement de la restauration de la qualité des infrastructures existantes sur le développement d'infrastructures nouvelles.***

Etes-vous favorable au renforcement de cette politique en faveur du financement des infrastructures sur votre territoire ? Pour maintenir la qualité des infrastructures de votre territoire, êtes-vous prêt à accompagner l'Etat et les opérateurs publics dans le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures existantes ? .....

Question 6 – ***La France accueille la COP 21 de novembre à décembre 2015. Les transports représentent le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre après le secteur résidentiel.***

Par quels leviers la politique régionale des transports peut-elle contribuer de manière significative à la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution ? .....

II. 13 ans après la généralisation de la régionalisation des Transports express régionaux (TER), quelle politique ferroviaire dans le nouveau contexte régional ?

Question 7 – ***Les régions ont développé avec succès les transports express régionaux depuis la généralisation du transfert de compétences en 2002. Leur fréquentation a significativement augmenté. Au 1er janvier 2017, les régions auront la responsabilité de la gestion des services interurbains départementaux d'autocars. Dans le même temps, la libéralisation du transport de voyageurs par autocars, entrée en vigueur au mois d'août 2015, s'ajoute au développement du covoiturage pour répondre à une demande sociale incontestable. Sur certaines lignes, ces nouvelles offres entrent en concurrence avec les services TER organisés par la région.***

Le développement des services librement organisés vous parait-il, dans votre région, en mesure de fragiliser le modèle économique d'une ou plusieurs lignes de TER, ou d'une ligne routière conventionnée ? Comment adapter la politique régionale des transports pour répondre à ces nouvelles aspirations ? .....

Question 8 – ***La loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014 a instauré la liberté tarifaire pour les Régions. Cette disposition qui entrera prochainement en vigueur constitue un nouvel outil pour le financement des services TER.***

Comment comptez-vous l'intégrer à votre stratégie pour le développement des services ferroviaires ? Est-ce l'occasion de reconsidérer l'ensemble de la politique tarifaire des transports de votre région ? .....

Question 9 – ***Le quatrième paquet ferroviaire en cours de négociation à Bruxelles prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.***

Comment envisagez-vous la perspective de l'ouverture à la concurrence ? Seriez-vous prêt à envisager l'ouverture de la totalité du marché régional à la concurrence ? Préfèreriez-vous mettre en œuvre une expérimentation de la concurrence sur une ligne ou un faisceau de lignes, et si oui laquelle/lequel ? Etes-vous opposé à l'ouverture à la concurrence comme à son expérimentation ? .....

Question 10 – ***Le développement de l'accessibilité des transports est un objectif national qui nécessite une politique volontariste.***

Comment intégrez-vous les impératifs d'aménagement de l'accessibilité Personnes à Mobilité Réduite dans votre projet ?

III. La région « chef de file » – complémentarité et intermodalité : les défis d'une politique régionale multimodale

Question 11 – ***La loi MAPAM donne aux régions la responsabilité de rédiger un schéma régional de l'intermodalité, et la loi pour la Transition énergétique crée les plans de mobilité rurale.***

Comment comptez-vous organiser la complémentarité entre les différents services mis en œuvre dans les agglomérations d'une part, et dans les territoires ruraux d'autre part ? .....

Route et transports routiers

Question 12 - ***La loi NOTRe a transféré des départements aux régions le statut d'Autorité Organisatrice de Transport en matière de transports scolaires et de transports interurbains, mais la responsabilité de la gestion du réseau routier demeure départementale. La région pourra définir des itinéraires routiers d'intérêt régional.***

Comment voyez-vous le rôle de la région dans l'organisation de la cohérence des investissements des départements sur leurs réseaux routiers ? Quelle place comptez-vous accorder à la route dans votre politique des transports compte tenu des nouvelles compétences de la région en matière de coordination de l'intermodalité ? .....

Question 13 - ***Avec la libéralisation des services de transport par autocar, la loi Macron donne à la région la responsabilité d'établir un schéma régional des gares routières.***

Comment envisagez-vous le rôle de la région dans le développement des pôles d'échange multimodaux et des gares routières ? Comment envisagez-vous la concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs de transport de voyageurs par autocar pour leur localisation et leur développement ? .....

Question 14 – ***La région aura la responsabilité de l'organisation du transport scolaire à partir du 1er septembre 2017. Cela concerne 2 millions d'écoliers, collégiens et lycéens chaque jour, et une dépense de 2 Mds €.***

Comment concevez-vous le rôle de la région et quels objectifs donnez-vous à ce service de proximité ? .....

Numérique, billettique, intermodalité

Question 15 – ***De nombreuses régions et opérateurs ont entamé la mise en œuvre de l'accès aux réseaux dans les véhicules et matériels roulant (Wifi ou développement des capacités 3 et 4 G).***

Comptez-vous développer la connectivité dans tous les transports en commun dont vous avez la responsabilité ? .....

Question 16 – ***Avec le développement de la billettique, l'intégration tarifaire peut contribuer plus facilement au développement de l'intermodalité au service des usagers des transports publics. La billettique contribue à faciliter l'usage des transports publics, et à les rendre plus attractifs.***

Souhaitez-vous développer, pour les TER et les services routiers transférés des départements, l'intégration tarifaire avec les différentes autorités organisatrices des réseaux urbains de votre région ? Quel rôle souhaitez-vous donner à la billettique dans le développement de l'intégration tarifaire, dont de nombreux exemples montrent les effets positifs sur l'attractivité des transports publics ? .....

Question 17 – ***Le développement de l'open data dans les transports suscite de nombreux espoirs dont notamment la perspective de faciliter l'organisation des déplacements, et la comparaison ou l'intégration des différents modes de transports. La valorisation et l'exploitation des données des opérateurs des différents services de transports (conventionnés ou librement organisés) nécessitent des infrastructures et des logiciels coûteux.***

Pensez-vous que la collectivité doit investir dans de tels outils ? Quelle stratégie numérique régionale pensez-vous opportun de mettre en œuvre au service de l'usager ? :

- simple mise à disposition des données, en laissant le soin aux acteurs privés de mettre en ligne des calculateurs d'itinéraires ?
- développement et pérennisation d'une plate-forme intermodale de calcul d'itinéraires porte-à-porte ?
- développement d'une plate-forme comprenant également un service de réservation et délivrant des billets ?

Aéroports

Question 18 – ***La loi NOTRe donne la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de prendre la gestion d'un aérodrome appartenant à l'Etat.***

Quels sont les enjeux de développement aéroportuaire dans votre région ? Y a-t-il un ou des aérodromes dont le transfert de la gestion à la région vous parait opportun ? La région doit-elle avoir un rôle de réflexion, d'orientation et de gouvernance dans le maillage aéroportuaire régional ? .....

IV. Logistique et fret

Question 19 - ***Lors de la Conférence nationale de la logistique, le ministre des Transports a proposé que les régions intègrent dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité du Territoire un volet dédié à la logistique. Cette proposition pourrait être mise en œuvre prochainement dans le cadre de la préparation de la stratégie nationale pour la logistique, « France logistique 2025 ». Elle s'appuiera sur les compétences de la région en matière de développement économique.***

Comment voyez-vous les enjeux de la logistique pour votre région ? Quels sont les principaux défis à relever pour contribuer à la bonne articulation entre l'économie de votre région, les flux qu'elle génère, et les réseaux de transport de fret ? .....

Question 20 – ***Les collectivités territoriales gestionnaires de ports de pêche et de commerce y ont financé des investissements importants ; la région est sollicitée pour cofinancer des investissements dans les grands ports maritimes. Les CPER rassemblent des investissements qui portent sur des équipements portuaires comme sur des infrastructures de desserte terrestre des ports (voies ferrées, écluses, voies navigables, routes).***

La réalisation de ces projets vous parait-elle prioritaire ? Qu'attendez-vous du développement de l'activité portuaire dans votre région ? Qu'attendez-vous de la coopération entre les grands ports maritimes et les ports de commerce gérés par la région ou un syndicat mixte régional ? .....

Question 21 – ***Les ports fluviaux ont aujourd'hui différents statuts.***

Comment envisagez-vous l'intégration des ports fluviaux et des voies de navigation correspondantes, y compris lorsqu'elles sont touristiques, à la politique régionale des transports ? .....

Le nouveau cadre législatif
de la compétence transport des conseils régionaux

Note documentaire
annexée au questionnaire de TDIE
aux candidats aux élections régionales
des 6 et 13 décembre 2015

19 octobre 2015

Spécialisation et renforcement du rôle de la région pour le développement d'une politique intermodale des transports

Le nouveau cadre de la compétence transport des régions issu des lois MAPAM, NOTRe, Macron et Transition énergétique pour la croissance verte

La région responsable d'une politique multimodale des transports

La région possède désormais plusieurs leviers pour mettre en œuvre une politique des transports : la gestion des services conventionnés de mobilité ferroviaire et routière, l'organisation de l'intermodalité, et sa mise en cohérence avec les différents éléments du projet régional contenus dans le SRADDET, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (voir les pages 6 à 8). Ce schéma, créé par l'article 10 de la loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), absorbe différents schémas (Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire, Schéma régional des infrastructures de transport, Schéma régional de l'intermodalité, Schéma régional de l'air, du climat et de l'énergie, etc.) ; il est doté d'effets prescriptifs pour les autres collectivités.

Avec la loi NOTRe (art. 15) la région prendra la gestion des **transports routiers interurbains conventionnés** à partir du 1er janvier 2017, et la responsabilité de l'organisation des **transports scolaires** à partir du 1er septembre 2017 (voir les pages 8 et 9). Elle a la possibilité de demander la gestion d'infrastructures de transports actuellement propriété de l'Etat (voies d'intérêt local pour le ferroviaire, aérodromes, et ports) (art. 17, 21 et 22).

La région chef de file en matière de mobilité

La Région devient chef de file en matière de mobilité. La loi MAPAM (art. 3) lui donne la responsabilité d'organiser « les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives (…) à l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports » en créant le Schéma régional de l'intermodalité (art.6).

Un schéma régional de l'intermodalité pour assurer la coordination des services publics de mobilité

Le Schéma régional de l'Intermodalité est défini par les articles L1213-3-1 à L1213-3-4 du code des transports. Il a pour objectif de coordonner à l'échelle régionale les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques – offre de services, information des usagers, tarification et billettique (voir les pages 23 et 24). La loi Macron y a ajouté la définition **d'un schéma régional des gares routières**, et la loi de Transition énergétique y propose le plan de mobilité rurale, porté par les SCoT.

Transports et clause de compétence générale

Départements et Régions doivent désormais concentrer leurs efforts sur les compétences définies par la loi : la loi NOTRe acte **la suppression de leur clause de compétence générale** (art. 1er pour les Régions, art. 94 pour les Départements). Néanmoins, certaines compétences restent, à titre d'exception, partagées (culture, sport, tourisme, promotion des langues régionales et d'éducation populaire partagées entre les communes, les départements, les régions et les collectivités à statut particulier). **En matière de transports, une exception subsiste pour les Régions**, qui peuvent « contribuer au financement des voies et des axes routiers » constituant des axes d'intérêt régional (art. 19), alors que la compétence voirie est détenue par les Départements.

Avertissement

Afin de préciser les enjeux du questionnaire que TDIE adresse aux candidats aux élections régionales, la note qui suit relève les principaux éléments relatifs à la mobilité qui concernent les régions dans quatre lois adoptées par le Parlement en 2014 et 2015 :

- MAPAM (Modernisation de l'action publique et d'Affirmation des Métropoles),
- Macron (Loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques),
- NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République),
- TECV (Transition énergétique pour la croissance Verte).

Pour chacune de ces lois la note présente :

- Les principaux éléments des textes de lois adoptés,
- Une brève comparaison (en italique et encadré) entre l'exposé des motifs du projet de loi et les dispositions finalement adoptées.

NB : Lorsque le texte est entre guillemets, il s'agit de la citation intégrale du texte de loi.

NB : Cette note a été réalisée par Pierre-Yves Rollin, stagiaire à TDIE, dans le cadre du groupe de travail du Conseil scientifique de TDIE qui a préparé le questionnaire.

Table des matières

Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) 25

1. Dispositions relatives à la mobilité concernant les régions (Articles 3 et 6) 25
2. Création de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) (Article 4) 27

Loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (loi Macron) 28

1. L'ARAFER (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) (Articles 1 et 13) 28
2. Ouverture à la concurrence du transport par autocar (Articles 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 et 12) 29
3. Dispositions diverses relatives au transport et aux infrastructures de transport (Articles 7, 8, 15 et 16) 32

Loi sur la Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) 34

1. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) (articles 10, 11, 12 et 13 de la loi) 34
2. Dispositions diverses relatives aux modes de transports et infrastructures de transport (classées par ordre chronologique au sein du projet de loi) (Articles 15,17, 18, 19, 21 et 22) 36
3. Développement économique (Articles 2 et 3) 38

Loi de Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) 39

1. Priorité aux modes de transport les moins polluants (Articles 34, 35 et 36) 39
2. Efficacité énergétique et énergies renouvelables dans les transports (Articles 37 et 41) 40
3. Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports (Articles 45, 48, 52, 53 et 55) 41
4. Mesures de planification relatives à la qualité de l'air (Articles 64 et 66) 42
5. Dispositions diverses impactant les régions ne figurant pas au titre III de la LTECV (Articles 79, 85 et 184) 43

Annexe : les articles du code des transports 45

1. Chef de file - définition 46
2. Le schéma régional de l'intermodalité 46
3. La conférence territoriale de l'action publique 47
4. Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) 50

Glossaire 52

Loi de Modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPAM)

La loi de M**odernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles a été promulguée le 27 janvier 2014. Elle se compose de quelques dispositions relatives au transport et aux régions, et créé la Conférence territoriale de l'action publique qui peut, entre autres, établir des conventions entre les collectivités territoriales dans le domaine des transports.**

1. Dispositions relatives à la mobilité concernant les régions (Articles 3 et 6)

Article 3 : **La région, collectivité chef de file pour les transports et la mobilité**

La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives :

- A l'aménagement et au développement durable du territoire,
- A l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports,
- Au climat, à la qualité de l'air et à l'énergie,
- Au développement économique,
- A la protection de la biodiversité,
- Au soutien de l'innovation,
- A l'internationalisation des entreprises,
- Au soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche.

Conformément aux ambitions portées par l'exposé des motifs du projet de loi, la région devient la collectivité territoriale chef de file en matière de transport.

Article 6 : **Le schéma régional de l'intermodalité (SRI)** (voir également en annexe)

« Le schéma régional de l'intermodalité **coordonne à l'échelle régionale**, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les **politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques** mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. »

<u>Missions du SRI :</u>

- Il est chargé d'assurer **la cohérence des services de transport public et de mobilité** offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, et ce dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire.
- Il **définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement**, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.
- **Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers** sur l'ensemble de l'offre de transport, **à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport** et **la distribution des billets correspondants**.

Le schéma régional de l'intermodalité est **élaboré par la région**, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur le territoire régional.

Le projet de schéma doit faire l'objet d'une concertation avec l'Etat, et le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport de la région.

« Le projet de schéma régional de l'intermodalité, assorti des avis des conseils généraux des départements inclus dans la région, des autorités organisatrices de la mobilité ainsi que des observations formulées par les personnes associées à son élaboration, est mis à la disposition du public. ».

Peuvent être associés à l'élaboration du schéma, à leur demande :

- Les établissements publics (mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme),
- Les gestionnaires de voirie.

Le projet est arrêté par le conseil régional, après avis favorable :

- Des conseils généraux des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale,
- Des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité représentant au moins la moitié de la population des périmètres de transports urbains de la région.

En l'absence de réponse de la collectivité publique dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet de schéma, son avis est réputé favorable.

« Le schéma régional de l'intermodalité est approuvé par le représentant de l'Etat dans la région. ».

« Il fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et il est, si nécessaire, révisé. ».

Le schéma régional de l'intermodalité ne figurait pas dans le projet de loi initial. Il a été introduit lors de l'examen du projet de loi en 1ère lecture à l'Assemblée Nationale, et adopté en première lecture à l'Assemblée Nationale le 23 juillet 2013.

Modifications du SRI par l'article 18 de la loi NOTRe du 7 août 2015 :

- Le SRI « assure la coordination des services de transport organisés par les différentes autorités organisatrices de transport au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants » ;
- Le projet de schéma n'a plus besoin de recevoir l'avis favorable « des conseils départementaux des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale ».

Les missions du SRI ont également été complétées par la loi Macron du 6 août 2015 :

- « Le schéma régional de l'intermodalité comporte un schéma régional des gares routières, qui indique la localisation des gares routières et définit les éléments principaux de leurs cahiers des charges. » ;
- « Dans le respect des prescriptions du schéma régional des gares routières, les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou de voirie ou leurs subdélégataires coordonnent les actions d'aménagement des gares routières, dont les maîtres d'ouvrage peuvent être publics ou privés. ».

Modification du schéma régional de l'intermodalité issue de la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 :

Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale, élaborés à l'initiative d'un établissement public ou par un pôle d'équilibre territorial et rural. Ce plan doit être soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernées.

2. Création de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) (Article 4)

Dans chaque région, la conférence territoriale de l'action publique est chargée de **favoriser un exercice concerté des compétences des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics**.

Elle peut **débattre et rendre des avis sur tous les sujets relatifs à l'exercice de compétences et à la conduite de politiques publiques** nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre les collectivités territoriales et leurs groupements.

Elle peut également être saisie de la coordination des relations transfrontalières avec les collectivités territoriales étrangères situées dans le voisinage de la région.

Extrait d'un article du site internet Vie-Publique du 16 janvier 2015 précisant le fonctionnement et les missions de la Conférence Territoriale de l'Action Publique :

« Après de longues discussions, le législateur a préféré en confier la **présidence au président du conseil régional** plutôt qu'au préfet.

La conférence territoriale comprend :

- le président du conseil régional,
- les présidents des conseils départementaux,
- les présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 30 000 habitants,
- un représentant des EPCI de moins de 30 000 habitants ayant leur siège dans chaque département,
- un représentant pour chaque catégorie de communes (plus de 30 000 habitants, entre 3 500 et 30 000 habitants, moins de 3 500 habitants) dans chaque département.

Quant au **préfet de région**, il est informé des séances de la conférence territoriale. Il y participe de droit lorsque la conférence donne son avis sur une demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre tendant à obtenir la délégation de l'exercice d'une compétence de l'État. Il participe aux autres séances à sa demande.

En outre, des **conventions territoriales d'exercice concerté d'une compétence** sont élaborées par les collectivités. Elles fixent les objectifs de rationalisation et les modalités de l'action commune des collectivités locales pour les compétences pour lesquelles elles sont chef de file. Concernant les compétences partagées, chaque niveau de collectivités territoriales peut émettre des propositions de rationalisation qui sont discutées au sein de la conférence territoriale de l'action publique. Le but recherché est notamment d'éviter les financements croisés ».

Loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite loi Macron)

N.B. : Dans sa décision du 5 août 2015, le Conseil Constitutionnel a validé toutes les mesures relatives au transport.

La loi dite Macron a été promulguée le 6 août 2015. Cette loi porte sur un domaine avant tout économique, par – entre autres – la libéralisation du transport par autocar, et élargit les missions de l'ARAF à la route, pour en faire une autorité de régulation multimodale.

Le Titre Ier de la Loi Macron (« Libérer l'activité ») comporte plusieurs chapitres. Le premier d'entre eux est intitulé : « Mobilité ».

Sur le volet mobilité, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques se décompose en trois axes principaux :

- La création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;
- L'ouverture à la concurrence du transport par autocar ;
- Les dispositions diverses relatives aux transports et aux infrastructures de transport.

1. L'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) (Articles 1 et 13)

L'ARAFER a été définitivement créée par l'article 7 du décret n°2015-1266 du 13 octobre 2015 « relatif aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes librement organisés ».

Cet article acte également la possibilité de créer des liaisons par autocar pour les lignes de moins de 100 km pour les régions hors Ile-de-France (pour le seuil de 100 km, c'est « la longueur de l'itinéraire routier le plus court reliant les deux extrémités de la liaison, indépendamment des conditions dans lesquelles celle-ci est effectivement assurée » qui est prise en compte – cf. article 5 de la loi), et la possibilité pour les entreprises de transport par autocar établies hors de France d'assurer un service librement organisé, « sous certaines conditions » (cf. article 6 de la loi).

Pour la région Ile-de-France, l'article 1 du même décret précise la définition des services interurbains. Sont ainsi considérés comme des services interurbains de transport routier de personnes librement organisés les liaisons supérieures à 40 km. En Ile-de-France, l'ARAFER peut être saisie à partir de ce seuil.

Article 1 : **création de l'ARAFER**

L'ARAFER est crée, elle succède à l'ARAF.

Cette autorité est **financée par** :

- Une **assise sur le CA** de l'année précédente des **entreprises de transport public routier de personnes** (taux entre 0,05% et 3%),
- Une **contribution des concessionnaires d'autoroutes**, issue du CA de l'année précédente (taux compris entre 0,05% et 3%).

Article 13 : **Compétences de l'ARAFER en matière de péages autoroutiers**

Missions principales de l'ARAFER :

- « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. »
- « Elle est consultée sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation. Elle est aussi consultée sur tout nouveau projet de délégation. »
- « L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières assure un suivi annuel des taux de rentabilité interne de chaque concession. »

Il est également précisé que :

- « les revenus additionnels des tarifs de péages couvrent l'amortissement des capitaux investis par le délégataire ainsi qu'une rémunération raisonnable et conforme aux conditions du marché, tels qu'ils peuvent être évalués avant la conclusion de l'avenant. »
- « Pour les marchés de travaux, fournitures ou services, le concessionnaire d'autoroute procède à une publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions et sous réserve des exceptions définies par voie réglementaire. Ces exceptions ne peuvent pas concerner les marchés de travaux d'un montant supérieur à 500 000 €. Il informe l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières préalablement à l'attribution de ces marchés. »
- Pour toute concession d'autoroute dont la longueur du réseau concédé excède un seuil défini par voie réglementaire, le concessionnaire institue une commission des marchés, composée en majorité de personnalités indépendantes et n'ayant aucun lien direct ou indirect avec les soumissionnaires. Cette commission est chargée de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services et de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés. Ces règles, ainsi que la composition de la commission des marchés, sont soumises pour avis conforme à l'ARAFER.

Conformément aux objectifs affichés par l'exposé des motifs du projet de loi, une autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est donc bien constituée, en lieu et place de l'ancienne ARAF. Elle possède des compétences étendues au secteur autoroutier, ainsi qu'au transport routier interurbain et à l'accès aux gares routières (voir également ci-dessous).

2. Ouverture à la concurrence du transport par autocar (Articles 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 et 12)

Article 2 et 3 : **Sécurité environnementale et physique**

Article 2 : « Les services réguliers de transport public routier de personnes (…) sont exécutés avec des véhicules répondant à des **normes d'émission de polluants atmosphériques définies par arrêté** des ministres chargés de l'économie et des transports. »

Article 3 : « Tout autocar est équipé de dispositifs permettant d'en **prévenir la conduite sous l'empire d'un état alcoolique**. Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

Article 4 : **Ouverture des données de service pour l'information des voyageurs**

« **Les données des services réguliers** de transport public de personnes et des services de mobilité **sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement** en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service ». « Elles sont diffusées par voie électronique, au public et aux autres exploitants, dans un format ouvert destiné à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite. »

« Les personnes tenues de diffuser ces données sont les exploitants des services de transport et de mobilité et, le cas échéant, les autorités organisatrices de transport. »

Les données ouvertes sont :

- Relatives aux arrêts, aux tarifs publics, aux horaires planifiés et en temps réel, à l'accessibilité aux personnes handicapées, à la disponibilité des services, ainsi qu'aux incidents constatés sur le réseau et à la fourniture des services de mobilité et de transport ;
- Issues de services de calculateurs d'itinéraires multimodaux gérés par ou pour le compte des autorités organisatrices de transport.

L'article 4 précise également que « les personnes soumises au présent article sont réputées remplir leurs obligations dès lors qu'elles sont adhérentes à des codes de conduite, des protocoles ou des lignes directrices préalablement établis par elles et rendus publics, pour autant que ces documents établissent les conditions de diffusion et d'actualisation des données. »

Article 5 : **Libéralisation du transport interurbain par autocar**

Contrôle des liaisons inférieures à 100 km

« Les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national peuvent assurer des services réguliers interurbains. »

Tout service assurant une liaison dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture. L'autorité publie sans délai cette déclaration. Une autorité organisatrice des transports (Etat, région, STIF) peut, après avis conforme de l'ARAFER, interdire ou limiter certaines lignes d'autocars.

Extrait du dossier de presse de l'ARAFER du 10 juillet 2015 précisant les modalités d'interdiction ou de limitation de certaines lignes d'autocar, suite à la saisine de l'ARAFER par une autorité organisatrice des transports :

« Si une autorité organisatrice de transport – collectivité locale ou Etat - conteste la création d'une desserte routière de moins de 100 km parce qu'elle craint un impact important sur l'équilibre économique d'un service public de transport conventionné (TER, TET, car départemental), elle pourra alors saisir l'ARAFER dans les deux mois suivant la déclaration, en vue de limiter ou d'interdire les services délivrés sur cette nouvelle liaison.

La saisine devra être motivée et le dossier devra comporter toutes les données nécessaires à l'Autorité pour effectuer son test d'équilibre économique fondé sur des critères objectifs et fiables. Le contenu de la saisine sera publié sur le site de l'ARAFER.

L'Autorité aura deux mois pour rendre un avis conforme, c'est-à-dire juridiquement contraignant, sur le projet de desserte. Ce délai est susceptible d'être prolongé d'un mois pour les besoins de l'instruction. Durant ce laps de temps, les services de l'ARAFER mèneront un test d'équilibre économique et présenteront leurs conclusions devant le collège, l'organe décisionnel de l'Autorité.

Dans l'avis qu'elle publiera sur son site internet, l'ARAFER validera ou non la demande de l'autorité organisatrice de transport (AOT) de limiter l'ouverture de la liaison autocar, de l'interdire ou d'exiger des aménagements de dessertes (fréquences, horaires, arrêts).

L'ARAFER validera la décision de l'AOT si la nouvelle ligne porte une atteinte substantielle à l'équilibre économique du service ferroviaire ou routier, subventionné par des concours publics.

L'avis de l'Autorité s'imposera aux entreprises autocaristes et aux autorités organisatrices de transport. Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure que les transporteurs pourront faire circuler, ou non, leurs cars sur les liaisons concernées. »

Rapport annuel des autorisations et interdictions

La loi Macron, dans son article 5, confie également à l'ARAFER la mission d'observer le fonctionnement du marché de l'autocar. L'ARAFER établira à cet effet, chaque année, un rapport détaillé à l'échelle de chaque région française afin de :

- Rendre compte des investigations menées par l'autorité,
- Faire le bilan des interdictions et limitations de liaisons de transport par autocar décidées.

Ce **rapport annuel évaluera l'offre globale de transports interurbains en France et sera adressé au Gouvernement et au Parlement, avec des recommandations** de l'ARAFER.

Transmission de données à l'ARAFER

L'ARAFER pourra, en vertu de l'article 5 de la loi Macron, **recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information** nécessaires dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier et ferroviaire de personne. Elle peut notamment, par une décision motivée, imposer la transmission régulière d'informations.

A cette fin, l'ensemble des entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport de personnes (ferroviaire et routier) seront tenues de fournir à l'ARAFER les informations statistiques concernant l'utilisation, la fréquentation, les zones desservies, les services délivrés et les modalités d'accès aux services proposés.

Article 6 : **Aménagement du code des transports**

Il s'agit de dispositions de coordination du code des transports tirant les conséquences de l'ouverture à la concurrence du transport par autocar.

Il y est notamment précisé que « les entreprises de transport public routier de personnes non établies en France peuvent, à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs et sous réserve que l'objet principal de ce service soit le transport de voyageurs entre des arrêts situés dans des États différents, assurer des services librement organisés ».

Article 9 : **Rapport sur l'impact sur l'environnement du transport par autocar**

« Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, **l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie établit un rapport sur l'impact du développement du transport par autocar sur l'environnement**, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Ce rapport est rendu public et est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes en matière de transport. »

Article 10 : **Schéma régional des gares routières**

« **Le schéma régional de l'intermodalité comporte un schéma régional des gares routières**, qui indique la localisation des gares routières et définit les éléments principaux de leurs cahiers des charges ».

« Dans le respect des prescriptions du schéma régional des gares routières, les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou de voirie ou leurs subdélégataires coordonnent les actions d'aménagement des gares routières, dont les maîtres d'ouvrage peuvent être publics ou privés. »

Article 12 : **Nouvelles dispositions pouvant être mises en œuvre par le Gouvernement**

« **Le Gouvernement est autorisé à** prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin de :

- **Modifier et codifier les règles applicables en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des gares routières de voyageurs, ainsi que des autres points d'arrêt routier**, par les personnes publiques et privées, définir les principes applicables en matière d'accès à ces gares par les entreprises de transport public routier de personnes, modifier les règles applicables en matière de police dans ces gares pour garantir l'accès à celles-ci de l'ensemble des usagers, notamment les personnes handicapées et à mobilité réduite ainsi que les cyclistes, et des opérateurs, de façon à assurer leur participation effective au développement et au bon fonctionnement du transport routier de personnes et à favoriser l'intermodalité, notamment avec les modes de déplacement non polluants ;
- **Confier à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières la compétence de préciser les règles d'accès, d'en contrôler le respect et de prononcer des sanctions** ;
- **Définir les conditions dans lesquelles cette même autorité peut être saisie** en cas de différend portant sur l'accès à ces gares ou sur leur utilisation. »

En accord avec les dispositions prévues par l'exposé des motifs du projet de loi, le cadre législatif relatif aux gares routières est modifié, et octroie davantage de compétences aux régions sur ce domaine. De nombreuses dispositions non prévues ont cependant été adoptées (rapport sur l'impact environnemental de l'Ademe, dispositions de sécurité environnementale et physique).

3. Dispositions diverses relatives au transport et aux infrastructures de transport (Articles 7, 8, 15 et 16)

Article 7 : **Canal Seine-Nord Europe**

« Le Gouvernement est autorisé à prendre **par ordonnance**, dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi ayant pour objet la création d'un établissement public, associant notamment des représentants de l'État, d'établissements publics de l'État et de collectivités territoriales participant au financement du projet, aux fins de réalisation d'une infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit et de développement économique en lien avec cette infrastructure ».

Article 8 : **Liaison Paris – CDG**

« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre **par ordonnance**, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi permettant la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ».

Article 11 : **Sur la Société du Grand Paris**

« L'établissement public "Société du Grand Paris" peut, dans les infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris ou dans les infrastructures de transport public réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage, établir, gérer, exploiter ou faire exploiter des réseaux de communications électroniques à très haut débit (…) ou un ou plusieurs ensembles de ces réseaux et fournir au public tous services de communications électroniques ».

« Dans le respect du principe d'égalité et des règles de la concurrence sur le marché des communications électroniques, l'établissement public "Société du Grand Paris" ne peut exercer l'activité d'opérateur de communications électroniques (…) que par l'intermédiaire d'une structure spécifique soumise à l'ensemble des droits et obligations régissant cette activité. »

Article 15 : **Financement des travaux et prix des péages des concessions autoroutières**

Le financement de travaux nécessaires à la concession « ne peut être couvert que par une augmentation des tarifs de péages, raisonnable et strictement limitée à ce qui est nécessaire. »

« Le cahier des charges prévoit un dispositif de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales. En cas de contribution de collectivités territoriales ou de l'État au financement de la délégation, ce dispositif peut, à la place ou en complément, prévoir un partage d'une partie des résultats financiers de la délégation au profit de l'État et des collectivités territoriales contributrices. »

« En cas de délégation des missions du service public autoroutier, la convention de délégation, le cahier des charges annexées, y compris la version modifiée par leurs avenants, ainsi que les autres documents contractuels, sont mis à la disposition du public par voie électronique, selon des modalités arrêtées par l'autorité administrative compétente. L'autorité administrative compétente arrête également les modalités de consultation des documents dont le volume ou les caractéristiques ne permettent pas la mise à disposition par voie électronique. »

Article 16 : **Disposition relative aux VTC**

L'autorisation de stationner d'un VTC aux abords des gares et aéroports est limitée à la durée qui précède la prise en charge du client qui a effectué une réservation préalable.

Loi sur la Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)

La loi NOTRe a été promulguée le 7 août 2015. Il s'agit d'une loi de décentralisation, qui impacte principalement les collectivités territoriales.

Sur les volets transports et logistique, elle se découpe en trois axes majeurs, que nous suivrons pour cette analyse :

- Le nouveau schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
- Les dispositions diverses relatives aux modes de transports et aux infrastructures de transport ;
- Le développement économique, qui a trait aux problématiques de logistique.

1. *Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) (Articles 10, 11, 12 et 13 de la loi)*

Les régions de France métropolitaine, à l'exception de l'Ile-de-France, doivent se doter de ce schéma.

Il fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, de gestion économe de l'espace, **d'intermodalité et de développement des transports**, etc. Il permet, entre autres, d' « identifier les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional ».

Des règles générales sont énoncées par la région, mais peuvent varier entre les différentes grandes parties du territoire régional. Elles sont **regroupées dans un fascicule** du schéma régional, qui est **doté d'effets prescriptifs**. Le fascicule indique les modalités de suivi de l'application des règles générales et de l'évaluation de leurs incidences. Une carte synthétique indicative illustre les objectifs du schéma.

<u>Les objectifs et les règles générales du SRADDET :</u>

- « Respectent les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre Ier du code de l'urbanisme ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols » ;
- « Sont compatibles avec : les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux », et « les objectifs et les orientations fondamentales des plans de gestion des risques d'inondation » ;
- « Prennent en compte : les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national répondant aux conditions fixées aux articles L. 121-9 et L. 121-9-1 du code de l'urbanisme ; les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau définies à l'article L. 211-1 du code de l'environnement ; les projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes en termes d'investissement et d'emploi ; les orientations de protection, de mise en valeur et de développement durable de la charte d'un parc national et la carte des vocations correspondante ; le schéma interrégional d'aménagement et de développement de massif dans chacune des régions comprenant des zones de montagne, au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne. »

« **Les schémas de cohérence territoriale et, à défaut, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu, ainsi que les plans de déplacements urbains**, les plans climat-énergie territoriaux et les chartes des parcs naturels régionaux :

- Prennent en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
- **Sont compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables**.

Lorsque les documents mentionnés au premier alinéa sont antérieurs à l'approbation du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, ils prennent en compte les objectifs du schéma et sont mis en compatibilité avec les règles générales du fascicule lors de la première révision qui suit l'approbation du schéma. »

Plusieurs parties-prenantes sont associés à l'élaboration du projet de schéma :

- Le représentant de l'État dans la région,
- Les conseils départementaux des départements de la région (sur les aspects relatifs à la voirie et à l'infrastructure numérique),
- Les métropoles,
- Les établissements publics (cf. article L. 122-4 du code de l'urbanisme),
- Les collectivités territoriales à statut particulier situées sur le territoire de la région,
- Les EPCI à fiscalité propre (compétents en matière de plan local d'urbanisme),
- Les comités de massif (le cas échéant).

De plus, d'autres acteurs peuvent être associés :

- Les EPCI à fiscalité propre qui ne sont pas situés dans le périmètre d'un établissement public (cf. article L. 122-4 du code de l'urbanisme),
- Le conseil économique, social et environnemental régional ainsi que les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat,
- Tout autre organisme ou personne en vue de l'élaboration du projet de schéma.

Par ailleurs, le texte de loi stipule que « le représentant de l'État dans la région porte à la connaissance de la région toutes les informations nécessaires, dans les conditions prévues à l'article L. 121-2 du code de l'urbanisme. »

Le **projet de schéma est arrêté par le Conseil régional** et soumis pour avis à différents acteurs (l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, la conférence territoriale de l'action publique, etc.). L'avis est réputé favorable s'il n'a pas été rendu dans un délai de trois mois, à partir de la transmission du projet de schéma.

Le projet de schéma est également soumis à enquête publique par le président du Conseil régional. Après l'enquête publique, le schéma est éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis, des observations du public et des conclusions de la commission d'enquête.

Il doit être approuvé par le représentant de l'Etat dans la région.

Le Gouvernement est autorisé à procéder (par ordonnance) aux coordinations rendues nécessaires par l'absorption au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, du schéma régional des infrastructures et des transports, du schéma régional de l'intermodalité, du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie et du plan régional de prévention des déchets.

Le SRADDET, tel que défini dans l'exposé des motifs de la loi NOTRe, devait regrouper trois schémas : le schéma régional de l'intermodalité, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, et le plan régional de prévention et de gestion des déchets. Les débats parlementaires ont étendu le champ du SRADDET en y incluant deux autres schémas : le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire, et le schéma régional des infrastructures.

Le SRADDET, conformément aux objectifs qui lui ont été fixés par le projet de loi, permet à la Région de disposer d'un document de planification intégré, qui se substitue aux anciens schémas existants.

2. Dispositions diverses relatives aux modes de transports et infrastructures de transport (classées par ordre chronologique au sein du projet de loi) (Articles 15, 17, 18, 19, 21 et 22)

Article 15 : **Transports non urbains et scolaires, gares routières et transport maritime**

« **Les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région**, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée » (sauf s'il existe déjà un syndicat mixte de transport ayant qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains lors de la publication de la présente loi).

« Si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, EPCI, des syndicats mixtes, des associations de parents d'élèves, etc. L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la région ».

La région doit établir et tenir à jour un plan régional de transport, incluant les services de transport routier non urbains, après l'avis de la CTAP et des régions limitrophes intéressées.

Avec la compétence AOT des départements, la région se voit transférer les gares routières gérées par le département : « La région, à l'exception de la région d'Île-de-France et de la région Rhône-Alpes, sur le territoire de la métropole de Lyon, est compétente pour la **construction, l'aménagement et l'exploitation de gares publiques routières** de voyageurs relevant du département ».

La région organise les **transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises**, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale. Elle peut conclure une convention à durée déterminée avec des entreprises publiques ou privées pour assurer l'exercice de cette compétence.

Article 17 : **Réseaux ferrés locaux**

La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local exploitées par le département à des fins de transport, ainsi que l'ensemble des biens afférents, sont transférés à la région dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi. « La région bénéficiaire du transfert est substituée au département dans l'ensemble des droits et obligations liés aux biens qui lui sont transférés, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date du transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. »

Article 18 : **Modification du schéma régional de l'intermodalité (voir également en annexe)**

Le projet de schéma n'a plus besoin de recevoir l'avis favorable « des conseils départementaux des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale ».

Article 19 : **Financement des infrastructures routières**

« La **région peut contribuer au financement des voies et des axes routiers** qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ».

Article 21 : **Aérodromes**

Tout aérodrome appartenant à l'Etat (hormis les aérodromes militaires, destinés aux fonctions régaliennes, etc.) **est transféré à une collectivité territoriale** ou à un groupement de collectivités territoriales qui en a fait la demande, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Par ailleurs, « la collectivité ou le groupement bénéficiaire du transfert succède à l'Etat dans l'ensemble des droits et obligations à l'égard des tiers ».

Article 22 : **Les ports**

La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du département peuvent être transférés, au plus tard au 1er janvier 2017 et dans les conditions fixées au présent article, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements, notamment sur leur demande (qui peut être effectuée jusqu'au 31 mars 2016). En l'absence de demande de transfert ou de maintien de la compétence départementale au 31 mars 2016, la région est désignée bénéficiaire du transfert.

Ces dispositions ont pour but, conformément aux ambitions portées par l'exposé des motifs du projet de loi, de renforcer le rôle de la région en matière de transport. Si l'esprit de la loi est ici respecté dans ses grands traits, le texte de loi adopté ne délègue pas la voirie relevant des départements aux régions, et n'acte pas le transfert automatique des ports départementaux aux régions, ni le transport scolaires des élèves handicapés. Néanmoins, les aérodromes, le transport scolaire, les gares routières, les réseaux ferrés locaux, ainsi que le transport maritime sont bien transférés aux régions.

3. Développement économique (Articles 2 et 3)

Article 2 : **Le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII)**

La région élabore un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation. Il **définit les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises**, ainsi que **les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional**.

Ce schéma peut contenir un volet transfrontalier élaboré en concertation avec les collectivités territoriales des Etats limitrophes, ou encore un volet sur les orientations en matière d'aides au développement des activités artisanales et industrielles.

Le projet de schéma est élaboré par la région en concertation avec les métropoles, la métropole de Lyon et les EPCI à fiscalité propre. Il fait l'objet d'une présentation et d'une discussion au sein de la conférence territoriale de l'action publique (CTAP). Le conseil régional peut consulter tout organisme ou personne en vue de l'élaboration du projet de schéma.

Le schéma régional et, le cas échéant, le document d'orientations stratégiques sont approuvés par arrêté du représentant de l'Etat dans la région. Les actes des collectivités territoriales et de leurs groupements en matière d'aides aux entreprises doivent être compatibles avec le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation. **Le SRDEII a** par conséquent **une valeur prescriptive**.

Article 3 : **Les aides aux entreprises**

Le **Conseil régional est seul compétent pour définir les régimes d'aides et pour décider de l'octroi des aides aux entreprises** dans la région. Dans le cadre d'une convention passée avec la région, la métropole de Lyon, les communes et leurs groupements peuvent participer au financement des dispositifs mis en place par la région, ou recevoir une délégation de compétence pour l'octroi de tout ou partie des aides. Ces aides peuvent revêtir la forme de prestations de services, de subventions, etc.

Les communes, la métropole de Lyon et les EPCI à fiscalité propre sont seuls compétents pour définir les aides ou les régimes d'aides et décider de l'octroi de ces aides sur leur territoire **en matière d'investissement immobilier des entreprises** et de **location de terrains ou d'immeubles**. Ces aides revêtent la forme de subventions, de rabais sur le prix de vente, de location-vente de terrains nus ou aménagés ou de bâtiments neufs ou rénovés, etc. Les régions peuvent participer au financement de ces aides, via une convention. Les communes ou les EPCI à fiscalité propre peuvent, par voie de convention passée avec le département, lui déléguer la compétence d'octroi de tout ou partie de ces aides.

Conformément à l'exposé des motifs du projet de loi, le SRDEII a une valeur prescriptive et fait de la région la collectivité territoriale qui a compétence en matière économique. La compétence de la région pour définir les régimes d'aides aux entreprises sur son territoire (cf. article 3) vient également accentuer ce rôle clé. Cependant, contrairement aux ambitions portées par l'exposé des motifs, la région ne détient pas « compétence exclusive » pour définir les régimes d'aides, dans le sens où les aides foncières sont ici réservées aux autres collectivités locales, en premier lieu desquelles figurent les communes et EPCI.

Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV)

La loi de Transition énergétique pour la croissance verte a été promulguée le 17 août 2015. Le titre III de cette loi intitulé « développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé » a trait aux transports et à l'environnement. Il porte plusieurs dispositions qui concernent les régions.

Les différents chapitres du titre III de la loi définissent quatre axes de la présente note, et un cinquième axe reprend les dispositions figurant dans les autres titres de la loi :

- Priorité aux modes de transport les moins polluants ;
- Mesures de planification relatives à la qualité de l'air ;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports ;
- Efficacité énergétique et énergies renouvelables dans les transports ;
- Dispositions diverses relatives aux transports dans les régions.

1. Priorité aux modes de transport les moins polluants (Articles 34, 35 et 36)

Article 34 : **Modification de la définition d'une autorité organisatrice unique des transports**

« Le syndicat assure les missions et y développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.
Le syndicat peut délivrer un label "auto-partage" aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, il fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.
Il peut également organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine, d'auto-partage et de location de bicyclettes selon les modalités définies aux articles L. 1231-1, L. 1231-14 et L. 1231-16 sous réserve de l'inexistence de tels services publics et de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels le service est envisagé. Quand de tels services existent, le syndicat est saisi pour avis en cas de développement ou de renouvellement desdits services. ».

« Le syndicat peut, **seul ou conjointement avec des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités intéressés**, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, **mettre à la disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et des demandes de covoiturage**. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif. ».

Article 35 : **Expérimentation en matière de transport de marchandises**

« Afin de réduire les impacts environnementaux de l'approvisionnement des villes en marchandises, des expérimentations sont soutenues et valorisées pour créer des espaces logistiques et pour favoriser l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de la livraison finale. ».

Article 36 : **Nouvelles possibilités en matière de marchés publics**

« Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, peut se faire au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant. ».

2. *Efficacité énergétique et énergies renouvelables dans les transports (Articles 37 et 41)*

Article 37 : **Renouvellement du parc automobile des régions**

La région, lorsqu'elle gère « directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes », acquière ou utilise lors du renouvellement du parc « des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret ».

Les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la sécurité civile, ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes ne sont pas concernés par ces obligations, mais peuvent contribuer à atteindre les objectifs précédemment définis.

« Les Régions et leurs groupements et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, **lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars** pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, **acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025**, **des autobus et des autocars à faibles émissions** définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50 % de ce renouvellement s'applique dès le 1er janvier 2018 aux services dont la Régie autonome des transports parisiens a été chargée avant le 3 décembre 2009 en application de l'article L. 2142-1 du code des transports. »

Les Régions et leurs groupements qui gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes réalisent une étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser, lors du renouvellement du parc, « des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret. »

Conformément à l'exposé des motifs du projet de loi, l'article 37 « favorise le déploiement des véhicules propres dans les flottes publiques. »

Article 41 : **Déploiement de points de charge (pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables), développement de dispositions en faveur des véhicules non-motorisés**

« Afin de permettre l'accès du plus grand nombre aux points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables, la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels. »

Le déploiement de ces points de charge « est notamment favorisé en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement, en encourageant l'installation des points de charge dans les bâtiments tertiaires et dans les bâtiments d'habitation et en accompagnant les initiatives privées visant à la mise en place d'un réseau à caractère national accessible, complémentaire du déploiement assuré par les collectivités territoriales. »

« L'utilisation mutualisée des points de charge par des véhicules électriques et hybrides rechargeables, en particulier dans le cadre de l'auto-partage ou du covoiturage, est favorisée afin d'assurer une utilisation optimale de ces points de charge et la mise à disposition de véhicules électriques à un nombre élargi de personnes. ».

« Pour permettre un recours accru aux mobilités non-motorisées, « la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos. **Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement** ».

L'article 41 de la loi s'inscrit dans la lignée des orientations portées par l'exposé des motifs du projet de loi, qui indique que « l'offre d'infrastructure de recharge et de pré-cablage des parcs de stationnement doit être anticipée et favorisée en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement, en encourageant leur installation dans les bâtiments tertiaires et dans les bâtiments d'habitation et en accompagnant les initiatives privées visant à la mise en place de réseaux accessibles au public, à l'échelle nationale et complémentaires du déploiement assuré par les collectivités. »

3. Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports (Articles 45, 48, 52, 53 et 55)

Article 45 : **Nouvelles règles applicables aux aérodromes**

« **Les personnes publiques ou privées exploitant un aérodrome** défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts **établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques** résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment.
L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques est, par rapport à l'année 2010, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025. L'intensité en gaz à effet de serre est le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année. ».

« Les programmes d'actions mentionnés au premier alinéa du I sont communiqués à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui en établit un bilan national au plus tard le 31 décembre 2017. »

« Un décret précise les modalités d'application du présent article ainsi que la liste des personnes publiques ou privées soumises aux obligations qu'il fixe ».

Article 48 : **Aides à l'acquisition de véhicules de transport de personne propres**

« Afin d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier de personnes et d'en réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, **des aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasion** (…) en remplacement de véhicules anciens polluants **peuvent être attribuées**, dans des conditions définies par voie réglementaire, en fonction de critères sociaux ou géographiques ».

Ces aides peuvent être octroyées aux régions dans les dispositions présentées à l'article 37 de cette même note.

Article 52 : **Accès facilité au covoiturage**

« Les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés

et de leurs agents. **Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1**[1]**, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage** destinées à faciliter la pratique du covoiturage. ».

Article 53 : **Création et développement de places de covoiturage par les concessionnaires d'autoroutes**

« Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'engagent dans la création ou le développement de places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier, sous réserve des contraintes techniques et de disponibilité foncière, **le cas échéant en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées**. Elles mettent en place, sous leur responsabilité et à leurs frais, des actions d'information et de communication en faveur du covoiturage sur autoroute. ».

Article 55 : **Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale**

Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale (PMR) afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés.

Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore. **Le projet de plan arrêté** par l'organe délibérant de l'établissement public **est soumis pour avis au conseil régional,** aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernées.

4. Mesures de planification relatives à la qualité de l'air (Articles 64 et 66)

Article 64 : **Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA)**

« Afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques, à l'exclusion des émissions de méthane entérique naturellement produites par l'élevage de ruminants, sont fixés par décret pour les années 2020,2025 et 2030. Au plus tard le 30 juin 2016, un plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques est arrêté par le ministre chargé de l'environnement afin d'atteindre ces objectifs en prenant en compte les enjeux sanitaires et économiques. Ce plan est réévalué tous les cinq ans et, si nécessaire, révisé. Les modalités d'application du présent article sont définies par voie réglementaire.

Les objectifs et les actions du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) sont pris en compte dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie ou dans les schémas régionaux ».

L'article 64 est conforme à l'exposé des motifs, qui indique que « les objectifs du PREPA seront pris en compte dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ou dans les schémas régionaux en tenant lieu ».

[1] Cet article intègre notamment les syndicats mixtes de transport.

Article 66 : **Modifications du code de l'environnement et du code de l'urbanisme**

Disposition relative aux plans de protection de l'atmosphère

Le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, **compatible avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.**[2]

« Le projet de plan est, après avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, des commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques concernées et des autorités organisatrices de transports, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, soumis à enquête publique. »

Dispositions communes du code de l'urbanisme

« Les dispositions relatives aux transports et aux déplacements des orientations d'aménagement et de programmation et du programme d'orientations et d'actions du plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains sont **compatibles avec les dispositions du plan régional pour la qualité de l'air et du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie**. »

5. Dispositions diverses impactant les régions ne figurant pas au titre III de la LTECV (Articles 79, 85 et 184)

Article 79 : **La construction et l'entretien du réseau routier doivent intégrer des matériaux issus du recyclage**

Au plus tard en 2020, « les collectivités territoriales s'assurent qu'au moins 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers de construction ou d'entretien routiers dont ils sont maîtres d'ouvrage sont réemployés ou orientés vers le recyclage ou les autres formes de valorisation matière. »

Article 85 : **Recyclage des navires**

« Tout propriétaire de navire (…) notifie par écrit au ministre chargé de la mer son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données, dans des conditions fixées par voie réglementaire. »

Article 184 : **Mise en œuvre d'actions d'efficacité énergétique et insertion des énergies renouvelables sur le réseau de transport**

« Le gestionnaire du réseau public de transport met en œuvre des actions d'efficacité énergétique et favorise l'insertion des énergies renouvelables sur le réseau. »

[2] Cette compatibilité existait déjà avant la loi de transition énergétique. Les dispositions relatives aux plans de protection atmosphériques sont définies dans les articles 222-4 à 222-7 du code de l'environnement.

Annexe : articles du code des transports et définitions

Chef de file - définition 46

Le schéma régional de l'intermodalité 46

La conférence territoriale de l'action publique 47

Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) 50

1. Chef de file - définition

La constitution, dans son titre XII « Des collectivités territoriales », définit à l'article 72 les principes qui régissent les relations entre collectivités territoriales.

Cet article précise : « Aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. Cependant, lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales, la loi peut autoriser l'une d'entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune. »

La collectivité désignée Chef de file par la loi pour la mise en œuvre d'une compétence doit coordonner l'action publique des collectivités concernées ; elle veille à l'exécution de « l'action commune » définie par la loi. La collectivité Chef de file ne dispose d'aucun pouvoir de contrainte sur les autres collectivités.

2. Le schéma régional de l'intermodalité (SRI)

Le schéma régional de l'intermodalité, tel que défini dans le code des transports (articles L1213-3-1 à L1213-3-4).

a. Définition du SRI et de ses missions (*Article L1213-3-1, modifié par la loi NOTRe et la loi Macron) :*

« Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire. Il assure la coordination des services de transport organisés par les différentes autorités organisatrices de transport au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants, au sens de l'article L. 221-2 du code de l'environnement.

Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.

Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

Le schéma régional de l'intermodalité comporte un schéma régional des gares routières, qui indique la localisation des gares routières et définit les éléments principaux de leurs cahiers des charges.

Dans le respect des prescriptions du schéma régional des gares routières, les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ou de voirie ou leurs subdélégataires coordonnent les actions d'aménagement des gares routières, dont les maîtres d'ouvrage peuvent être publics ou privés. »

b. Modalités de mise en œuvre du schéma (Article L1213-3-2, créé par la loi MAPAM et modifié par la loi NOTRe) :

« Sous réserve des dispositions particulières prévues à la section 3 du présent chapitre, le schéma régional de l'intermodalité est élaboré par la région, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur le territoire régional.

Le projet de schéma fait ensuite l'objet d'une concertation avec l'Etat et, le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code. Les établissements publics mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme et les gestionnaires de voirie sont consultés à leur demande sur le projet de schéma.

Le projet de schéma régional de l'intermodalité, assorti des avis des conseils départementaux des départements inclus dans la région, des autorités organisatrices de la mobilité ainsi que des observations formulées par les personnes associées à son élaboration, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

Le projet est arrêté par le conseil régional après avis favorable des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité représentant au moins la moitié de la population des ressorts territoriaux de ces dernières dans la région.

En l'absence de réponse de la collectivité publique dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet de schéma, son avis est réputé favorable.

Le schéma régional de l'intermodalité est approuvé par le représentant de l'Etat dans la région.

Il fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et il est, si nécessaire, révisé. »

c. **Modalités d'application du SRI** (Article L1213-3-3 (créé par la loi MAPAM) :

« Les modalités d'application des articles L. 1213-3-1 et L. 1213-3-2 sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

d. **Le plan de mobilité rurale** (Article L1213-3-4, créé par la loi de transition énergétique pour la croissance verte) :

« Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés.

Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux a à c de l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore.

Le plan de mobilité rurale prend en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires applicables sur le territoire qu'il couvre.

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernées.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande.

Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public. »

3. *La conférence territoriale de l'action publique (CTAP)*

La conférence territoriale de l'action publique, telle que définie dans l'article L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales.

« I. — Dans chaque région, la conférence territoriale de l'action publique est chargée de favoriser un exercice concerté des compétences des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics.

La conférence territoriale de l'action publique peut débattre et rendre des avis sur tous les sujets relatifs à l'exercice de compétences et à la conduite de politiques publiques nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre les collectivités territoriales et leurs groupements.

Elle peut être saisie de la coordination des relations transfrontalières avec les collectivités territoriales étrangères situées dans le voisinage de la région.

II. — Sont membres de la conférence territoriale de l'action publique :

1° Le président du conseil régional ou de l'autorité exécutive de la collectivité territoriale régie par l'article 73 de la Constitution ;

2° Les présidents des conseils généraux ou un représentant de l'autorité exécutive des collectivités territoriales exerçant les compétences des départements sur le territoire de la région ;

3° Les présidents des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 30 000 habitants ayant leur siège sur le territoire de la région ;

4° Un représentant élu des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de moins de 30 000 habitants ayant leur siège sur le territoire de chaque département ;

5° Un représentant élu des communes de plus de 30 000 habitants de chaque département ;

6° Un représentant élu des communes comprenant entre 3 500 et 30 000 habitants de chaque département ;

7° Un représentant élu des communes de moins de 3 500 habitants de chaque département ;

8° Le cas échéant, un représentant des collectivités territoriales et groupements de collectivités des territoires de montagne, au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

Pour la désignation dans chaque département des représentants des communes et des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre non membres de droit de la conférence territoriale de l'action publique et lorsqu'une seule liste complète de candidats réunissant les conditions requises a été adressée au représentant de l'Etat dans le département, il n'est pas procédé à une élection.

Un décret précise les modalités d'élection ou de désignation des membres de la conférence territoriale de l'action publique.

III. — La conférence territoriale de l'action publique est présidée par le président du conseil régional.

Elle organise librement ses travaux, au travers de commissions thématiques, et leur publicité dans le cadre de son règlement intérieur.

Elle est convoquée par son président, qui fixe l'ordre du jour de ses réunions. Chaque membre peut proposer l'inscription à l'ordre du jour de questions complémentaires relevant des compétences exercées par la personne publique ou la catégorie de personnes publiques qu'il représente ou pour lesquelles cette personne publique est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales.

Le représentant de l'Etat dans la région est informé des séances de la conférence territoriale de l'action publique. Il y participe lorsque la conférence donne son avis sur une demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre tendant à obtenir la délégation de l'exercice d'une compétence de l'Etat dans le cadre fixé à l'article L. 1111-8-1. Il participe aux autres séances à sa demande.

La conférence territoriale de l'action publique peut associer à ses travaux tout élu ou organisme non représenté. Elle peut solliciter l'avis de toute personne ou de tout organisme.

IV. — La conférence territoriale de l'action publique débat des projets visant à coordonner les interventions des personnes publiques, qui lui sont présentés par les collectivités territoriales ou les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dans le cadre des V à VII.

V. — Les conventions territoriales d'exercice concerté d'une compétence fixent les objectifs de rationalisation et les modalités de l'action commune pour chacune des compétences concernées, dans les conditions suivantes :

a) La région et le département élaborent un projet de convention pour chacun des domaines de compétence mentionnés aux II et III de l'article L. 1111-9 ;

b) Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale auxquels elles ont transféré leurs compétences peuvent élaborer un projet de convention pour chacun des domaines de compétence mentionnés au IV du même article L. 1111-9 ;

c) La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités, chargé par la loi de l'élaboration d'un plan ou d'un schéma relatif à l'exercice d'une compétence des collectivités territoriales au niveau régional ou départemental, peut élaborer un projet de convention organisant les modalités de leur action commune pour cette compétence ;

d) La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités, chargé par la loi d'élaborer un plan ou un schéma relevant d'une compétence pour laquelle l'article L. 1111-9 le charge de l'organisation des modalités de l'action commune, peut élaborer un projet de document unique tenant lieu de plan ou schéma et de convention territoriale d'exercice concerté de la compétence concernée, en respectant les prescriptions et procédures de consultation et d'approbation prévues pour chaque document. Le document unique comporte un volet regroupant les dispositions prévues en application des 1° à 5° du présent V applicables à ses seuls signataires. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent d.

Chaque projet de convention comprend notamment :

1° Les niveaux de collectivités territoriales concernés ou les collectivités compétentes définies par des critères objectifs sur l'ensemble du territoire de la région ;

2° Les délégations de compétences entre collectivités territoriales, ainsi que les délégations de la région ou du département à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 ;

3° Les créations de services unifiés, en application de l’article L. 5111-1-1 ;

4° Les modalités de la coordination, de la simplification et de la clarification des interventions financières des collectivités territoriales pouvant déroger aux 2° et 3° du I de l'article L. 1111-9 ;

5° La durée de la convention, qui ne peut excéder six ans.

VI. — Le projet de convention territoriale d'exercice concerté de la compétence est examiné par la conférence territoriale de l'action publique, dans les conditions prévues par son règlement intérieur.

La collectivité territoriale ou l'établissement public auteur du projet de convention territoriale d'exercice concerté de la compétence peut prendre en compte les observations formulées lors des débats de la conférence territoriale de l'action publique pour modifier le projet présenté.

A l'issue de cet examen, le projet de convention est transmis au représentant de l'Etat dans la région, ainsi qu'aux collectivités territoriales et établissements publics appelés à prendre les mesures nécessaires à sa mise en œuvre.

Les organes délibérants des collectivités territoriales et des établissements publics concernés disposent d'un délai de trois mois pour approuver la convention, qui est signée par le maire ou par le président.

Les stipulations de la convention sont opposables aux seules collectivités territoriales et établissements publics qui l'ont signée. Elles les engagent à prendre les mesures et à conclure les conventions nécessaires à sa mise en œuvre.

VII. — Lorsque l'exercice d'une compétence autre que celles mentionnées à l'article L. 1111-9 est partagé entre plusieurs catégories de collectivités territoriales, chaque collectivité territoriale ou établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre attributaire de cette compétence peut formuler des propositions de rationalisation de son exercice. Ces propositions font l'objet d'un débat au sein de la conférence territoriale de l'action publique.

VIII. — Au moins une fois par an, la collectivité territoriale chargée d'organiser les modalités de l'action commune adresse à l'organe délibérant des collectivités territoriales et aux établissements publics concernés un rapport détaillant les actions menées dans le cadre de la convention territoriale d'exercice concerté de la compétence ou du plan d'actions, ainsi que les interventions financières intervenues. Ce rapport fait l'objet d'un débat.

Dans les conditions prévues au présent article pour leur conclusion, les conventions territoriales d'exercice concerté de la compétence peuvent être révisées au terme d'une période de trois ans ou en cas de changement des conditions législatives, réglementaires ou financières au vu desquelles elles ont été adoptées. »

4. Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Les autorités organisatrices de la mobilité sont définies dans l'article L1231-1 du code des transports. Cet article a été créé par la loi MAPAM (articles 51 et 52). Les AOM sont créées en lieu et place des Autorités organisatrices des transports urbains (AOTU). Le périmètre d'intervention des AOM a été précisé par la loi NOTRe (article 18).

« Dans leur ressort territorial, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour organiser la mobilité.

Ces autorités sont des autorités organisatrices de transport au sens de l'article L. 1221-1. A ce titre, dans les conditions générales énoncées au présent chapitre, elles organisent des services réguliers de transport public de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

Elles concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine. »

a. La création des AOM par la loi MAPAM (articles 51 et 52)

Elles sont initialement dédiées à l'organisation des « services réguliers de transport public urbain de personnes », et dotées de compétences élargies :

- A l'autopartage et au covoiturage ;
- Aux modes actifs (dont services de location de vélos) ;
- A l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Si elles ne portent pas expressément le nom d'« autorité organisatrice de la mobilité »[3] dans la loi du 27 janvier 2014, elles sont dénommées comme telles par le Gouvernement dans la présentation du volet transport de la loi MAPAM sur le site du ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie.

[3] La notion d'autorité organisatrice de transport est expressément évoquée pour le STIF et la métropole de Lyon, en faisant indirectement référence à l'article L 1231-1 du code des transports (voir en annexe).

b. La modification du périmètre d'intervention des AOM par la loi NOTRe (article 18)

L'article 18 de la loi NOTRe du 7 août 2015 définit les services de transport urbains et non-urbains au sein des ressorts territoriaux des AOM.

Par ailleurs, la loi NOTRe acte la fin de la notion de « périmètre de transport urbain », qui est remplacée par celle de « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité »[4].

Ces nouvelles dispositions ne changent rien aux principes des AOM. Par exemple, elles sont toujours financées par le Versement Transport, qui n'est plus prélevé dans le Périmètre des transports urbains (PTU), mais dans le ressort territorial de l'AOM.

La dissociation des services urbains et non-urbains à la charge des AOM, introduite par un amendement gouvernemental, s'explique par le fait que « sous l'effet notamment du développement de l'intercommunalité, les PTU se sont multipliés et étendus. (…) Dès lors, de plus en plus de zones peu denses se sont retrouvées incluses au sein des PTU et les lignes de transports publics jusque-là non urbaines se sont retrouvées incluses dans le PTU et dès lors ont été requalifiées en lignes urbaines ».[5] Or, la convention collective applicable à l'entreprise exploitante est différente si le transport public de personnes s'effectue majoritairement en milieu urbain, ou en milieu non-urbain, avec des coûts financiers majorés s'il s'agit d'une convention collective urbaine. La qualification des services est également différente s'ils sont délivrés en zone urbaine ou non-urbaine.

Cette disposition a pour objectif de conserver l'équilibre existant au sein des réseaux entre les lignes urbaines et non-urbaines, par des critères objectifs. Une ligne est ainsi qualifiée d'urbaine si elle s'inscrit dans le ressort territorial d'une AOM ; et si elle remplit un des deux cas de figure suivants :

- Elle est exploitée par des véhicules de transport guidé (métro, tramway, trolleybus, câble) ;
- Elle est exploitée par un autre véhicule terrestre à moteur (à l'exception des autocars), sa distance moyenne inter-arrêts est inférieure ou égale à une distance qui sera fixée ultérieurement par décret, et sa variation de fréquence de passage entre heure creuse et heure de pointe est inférieure à un ratio qui sera lui aussi fixé par décret.

Les lignes pour lesquelles l'un de ces deux cas de figure n'est pas respecté sont qualifiées de non-urbaines.

Par ailleurs, l'article 18 définit une coexistence des services de transport public non urbains organisés par la région et les AOM, à travers une légère modification des modalités d'organisation du transport non urbain par la région au sein des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité :

- Lorsque la région crée ou modifie des dessertes locales de transports ferroviaires ou guidés, ainsi que des services de transports routiers non-urbains, elle doit en informer l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.
- Lorsque le ressort territorial, suite à une création ou une extension, englobe intégralement une ligne de transport non-urbain régionale, cette ligne est transférée à l'AOM territorialement compétente[6]. Une convention passée entre l'AOM et la région doit fixer les modalités de ce transfert.

[4] Le terme de « ressort » est défini dans le Larousse comme la « limite de la compétence matérielle et territoriale d'une juridiction ».

[5] Cf. extrait de l'exposé sommaire des motifs de l'amendement gouvernemental du 13 février 2015.

[6] Cette disposition n'est pas valable lorsqu'une AOM est un syndicat mixte (cf. article L. 3111-5 du code des transports).

Glossaire

Accessibilité PMR : Ici, fait référence à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Les normes d'accessibilité des PMR s'appliquent à tous les domaines de la vie quotidienne (gares, voirie, etc.).

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité. Les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport sont, dans leur ressort territorial, les autorités compétentes pour organiser la mobilité et constituer des AOM.

AOT : Autorité organisatrice des transports. Une AOT peut recouvrir une collectivité publique, un groupement de collectivités ou un établissement public, compétent, directement ou par délégation, pour l'institution et l'organisation d'un service public de transport terrestre régulier de personnes.

ARAFER : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

ARF : Association des Régions de France. Crée en 1998, elle a pour but de représenter les collectivités régionales de France.

Billettique : Outil automatisé de gestion des titres de transport.

Conférence nationale sur la logistique : Lancée suite à un amendement parlementaire dans la loi du 28 mai 2013, elle a pour but de **proposer des orientations et des modalités concrètes d'actions publiques à mettre en œuvre** pour la logistique, en réunissant l'ensemble des acteurs de la fonction logistique en France.

COP 21 : COP signifie « *Conference of the Parties ».* Lors des COP, les États signataires peuvent entériner des accords sur la réduction des émissions anthropiques de gaz à effet de serre, avec des objectifs communs ou différenciés, et évaluent à ces occasions l'évolution de leurs engagements et de l'application de la convention-cadre, convention qui fut signée en 1992 pour la première fois à Rio de Janeiro.
La prochaine COP, dite « COP 21 », se tiendra à Paris, du 30 nov. au 11 déc. 2015. Elle réunira les représentants des Etats, mais également des acteurs non-étatiques (Collectivités territoriales, ONG, scientifiques, etc.).

CPER : Contrat de plan Etat-région. C'est un document par lequel l'Etat et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuel de projets tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir.

CTAP : Conférence territoriale de l'action publique.

CVAE : La cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) est l'une des deux composantes de la contribution économique territoriale (CET). Elle est versée par les entreprises et les travailleurs indépendants, en fonction de la valeur ajoutée produite par les entreprises.

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale.

Intégration tarifaire : Désigne ici la coordination entre différentes offres de transports et leur tarification entre des AOM et/ou des AOT.

Liberté tarifaire : Capacité pour la région à fixer le tarif des voyages sur les TER.

Ligne routière conventionnée : Se réfère aux actuels services interurbains départementaux d'autocars, qui seront transférés à la Région au 1er janvier 2017 conformément à la loi NOTRe du 7 août 2015.

PMR : Plan de mobilité rurale. Ce plan a été créé par la loi de Transition énergétique du 17 août 2015 et s'intègre au schéma régional de l'intermodalité. Il est porté par les SCoT afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport.

Pôle d'équilibre territorial et rural : Créé par loi du 27 janvier 2014, le pôle d'équilibre territorial et rural a vocation à être un **outil de coopération entre** EPCI **sur un territoire situé en dehors d'une métropole**, rural ou non. Il est en quelque sorte le pendant des pôles métropolitains.

PREPA : Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Services librement organisés : Ici, ce terme fait référence à la libéralisation du transport routier interurbain par autocar, actée par la loi pour la Croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite « loi Macron ») du 6 août 2015.

SCoT : Schéma de cohérence territoriale. Il est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale.

SRADDET : **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.**

SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

SRDEII : Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation.

SRI : Schéma régional de l'intermodalité**.**

STIF : Syndicat des transports d'Ile-de-France.

TER : Transport Express Régional. Tous les trains de desserte régionale et locale exploités par la SNCF sont des trains TER, sauf en Ile-de-France, où le Transilien remplace le TER.

VTC : Voiture de tourisme avec chauffeur.

TDIE : Qui sommes-nous ?

Philippe DURON

Co-président délégué
Député du Calvados

Louis NEGRE

Co-président
Sénateur des Alpes-Maritimes

TDIE, une association pour le développement de systèmes de mobilités multimodaux et durables

Think Tank - Plateforme de réflexion et d'échange : l'objectif de TDIE est d'élaborer des propositions au service du développement des systèmes de mobilités multimodaux et durables avec les acteurs des transports, de les soumettre au débat, et de les porter auprès des pouvoirs publics.

Association pluraliste, et multimodale : TDIE réunit l'ensemble des acteurs publics et privés des différents modes de transport : gestionnaires de réseaux, exploitants, chargeurs, transporteurs, logisticiens, élus, collectivités locales, entrepreneurs, industriels, experts, ou chercheurs.

Un Conseil scientifique pour appuyer les réflexions prospectives : les orientations et les propositions portées par TDIE s'appuient sur le travail du Conseil scientifique de l'Association. Présidé par Michel Savy, économiste des transports, universitaire et expert international, le Conseil scientifique contribue à la définition du programme d'activités, encadre les études, assure une veille et conduit une réflexion sur des sujets prospectifs.

Depuis sa création en 2001, **TDIE est co-présidée par deux parlementaires issus de familles politiques différentes.** Philippe Duron, Député du Calvados, est co-président délégué de TDIE. Louis Nègre, Sénateur des Alpes-Maritimes, est co-président de TDIE. Ils siègent dans des commissions parlementaires qui traitent des questions de transport et de mobilité.

TDIE a construit son expertise et sa légitimité sur trois approches

- Une réflexion de fond sur les questions liées au financement des infrastructures et des services de mobilité.
- Des études, qui mettent en perspective les forces et faiblesses du maillage des réseaux de transport de voyageurs et marchandises, identifient les besoins d'infrastructures complémentaires, d'interconnexion et d'interopérabilité de ces réseaux.
- Un travail de cartographie des infrastructures a permis à plusieurs reprises à TDIE de contribuer à la préparation des grandes orientations de la politique des transports du gouvernement Français.

L'ensemble de ces travaux, conduit en lien avec le conseil scientifique, associe les adhérents en fonction des sujets abordés. Etudes, colloques, séminaires contribuent depuis 14 ans à faire avancer des prises de position sur les grands dossiers : CIADT 2003, création et pérennisation de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France), Grenelle de l'Environnement, SNIT (Schéma national des infrastructures de transports), dépénalisation du stationnement par exemple.

TDIE investit le champ européen et développe des contacts avec la DG Move et le Parlement européen.

Quels systèmes de transports pour quelle mobilité durable, demain ?

Les termes de l'équation sont multiples, fonctionnels, techniques, économiques, juridiques, organisationnels, et leur combinaison complexe.

Les systèmes de transport incarnent des perspectives considérables de progrès : compétitivité économique, équité sociale, aménagement et désenclavement des territoires, échanges internationaux, développement durable.

Mais le développement des systèmes de mobilité durable est soumis à de multiples défis et contraintes, qu'il s'agisse de la pérennisation des moyens de financement et de programmation, de la mise en œuvre des réglementations techniques, sociales et sanitaires.

Eclairer les choix, accompagner les prises de positions politiques, relayer les questions de prospective, tels sont aujourd'hui les objectifs de TDIE, en prise directe avec ses adhérents, les pouvoirs publics et les élus.

Les adhérents de TDIE : une fédération d'acteurs

La vie de l'association est animée par le Bureau, et le Conseil des Fondateurs et membres partenaires.

- **Le Bureau**. Il appuie les co-présidents, en lien avec le Conseil Scientifique, dans la définition des orientations de l'activité. Siègent au Bureau : SNCF-Mobilité, SNCF-Réseau, FNTP, USIRF, VNF.

- **Le Conseil des Fondateurs et membres partenaires**. Il fait des propositions d'orientation. Il réunit, autour des membres du Bureau : l'Association des Régions de France, l'Association des Départements de France, l'Association des Maires de France, CCI France, la Fédération Nationale des transporteurs Routiers, le Syndicat des Terrassiers de France, Transports Logistique de France, l'Association des Ports de France, le Syndicat des entrepreneurs des voies ferrées de France, la Fédération des Industries Ferroviaires, le Groupe RATP et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

TDIE regroupe aujourd'hui 80 adhérents, dont de nombreuses collectivités territoriales (19 Conseils départementaux et 13 Conseils régionaux).

Contact : Pierre VAN CORNEWAL, Délégué général

(pvancornewal@tdie.eu - 00 33 1 44 13 31 84) – www.tdie.eu

Transport
Développement
Intermodalité
Environnement

9, rue de Berri, 75008 Paris

Tél. 01 44 13 31 08 – Fax 01 44 13 31 21

Mèl : secretariat@tdie.eu
www.tdie.eu