

*Club de Réflexion Transport Public
« CéTu »*



13 Propositions

AGISSONS DEMAIN POUR LE TRANSPORT DEVELOPPEMENT DURABLE ENVIRONNEMENT AMENAGEMENT

Thématique :
Offre de transport et équité tarifaire

22 septembre 2009

Secrétaire National Transport : André GAUDIN

Rédaction :
le Bureau du CéTu

📞 Contact : Club de Réflexion Transport Public « CéTu »
Service de presse : 06 16 34 71 64 – Fax : 09 55 79 68 05
secretaire@lecetutu.com
contact@lecetutu.com

Monsieur Arole LAMASSE
Président du CéTu
Adresse du Siège social : Maison des Associations du 2nd Arrondissement
23, rue Greneta - 75002 PARIS
Adresse du Secrétariat : 2, rue Louis Marchandise – G83 - 94400 VITRY SUR SEINE
<http://www.lecetutu.com>

Table des matières

Avant-propos	3
Introduction thématique	4
Propositions du Club de Réflexion Transport Public – CéTu	8
1. Création de 2 zones de tarification en Île-de-France	8
2. Développement du déplacement multimodal	8
3. Développement des gares zones rurales en grand complexe de proximité	8
4. Optimisation des moyens	8
5. Amélioration du management	9
6. Tarification en fonction des amplitudes horaires	9
7. Solutions alternatives pour les entreprises	9
8. Amélioration de la communication	9
9. Favoriser l'énergie renouvelable	9
10. Financement des nouveaux moyens de transport	9
11. Réorganisation des parkings relais	10
12. Développement de zone de péage urbain	10
13. Augmentation du prix des amendes de stationnement	10

Avant-propos

Le sujet du transport public concerne tous les français et déclenche parfois tant de passions. Mais les souhaits des uns et des autres sont-ils compatibles avec une certaine réalité économique et professionnelle ?

Un nombre encore trop important de nos concitoyens considère les Transports publics comme un domaine réservé à une certaine pensée politique de notre pays. Ceci est particulièrement vrai chez les habitants des quartiers populaires qui sont les principaux utilisateurs des transports, les salariés de ce secteur.

Il ne faut pas hésiter à mettre en avant des idées, des analyses pragmatiques, ambitieuses et agir sur le terrain avec force pour convaincre que le Transport public et ces domaines d'approches (sécurité, emploi, outre-mer, développement durable) sont une **préoccupation transversale aux pensées politiques**.

Il faut agir sans tarder vu l'urgence de la situation des transports publics : saturation des réseaux, mauvaise desserte, etc.

L'objectif n'est pas d'opposer les utilisateurs de la voiture particulière et une volonté de développement du transport de personnes, mais de concilier les deux sujets sans aucun rapport de force inutile.

Les automobilistes ne sont pas les ennemis de la circulation, un partage équilibré de la voirie serait la bienvenue.

***Arole LAMASSE, Président - Président Fondateur
du Club de Réflexion Transport Public (CéTu)***

Introduction thématique

L'amélioration de l'offre de transport et une meilleure équité tarifaire entre les voyageurs permettent sans conteste à la population de franchir cette étape un peu hésitante d'une fréquentation plus marquée des transports et ils participent à ce que l'on appelle la mobilité durable, le développement durable de manière plus large.

D'un point de vue économique, des transports qui sont plus fréquentés avec des voyageurs en règle, c'est aussi participer, contribuer de manière positive au PIB du pays.

Le concept de développement durable dans les transports en particulier est fort et exigeant car c'est une notion qui demande de traiter au même niveau les aspects économiques, sociaux et environnementaux. C'est un sujet dense et complexe mêlant innovation technologique, action sur les tarifs et modifications des habitudes. En effet, le développement durable interroge la croissance qui serait sans limite des transports de personnes.

Il permet d'analyser sous un jour nouveau les évolutions des transports en zone rurale par exemple tout en sous-tendant notamment une analyse systémique des transports (tout type modal de déplacement).

Ainsi, nous pouvons affirmer que les transports de personnes sont tout particulièrement concernés par le développement durable, car ils font partie des bons élèves de l'environnement sous certains aspects comme le taux d'émission de CO₂ (les transports publics en émettent deux fois moins que la voiture) tout en répondant à des logiques multiples, sociales, politiques, économiques, techniques.

Exception est faite tout de même des nuisances sonores qui demeurent une véritable problématique, un véritable point noir, malgré les efforts qui ont été réalisés tout au long de ces dernières années.

Ce qui ne favorise en rien la maîtrise complète de la croissance du transport de personnes.

Parmi les modes de transport les moins polluants :

- le tramway (100 % électrique, le tramway est écologique. Il ne rejette aucun gaz toxique dans l'atmosphère. En transportant 200 personnes, une rame de tramway équivaut à environ 140 voitures).
- le bus (équipé de nouveaux moteurs répondant aux dernières normes).
- le métro.

Contributeurs très importants à la sauvegarde de l'environnement quand les choix opérés sont intelligents, les transports de personnes sont sans aucun doute un élément essentiel de tout développement durable.

Si les villes s'agrandissent de plus en plus, leurs habitants connaissent la même augmentation et les exigences de qualité de vie, d'environnement s'affirment de manière aiguë.

Dans ce contexte, les besoins de mobilité, de fonction d'échange de la ville sont renforcés. Ainsi, les transports de personnes s'imposent comme une réponse rapide dans une société qui souhaite donner plus de place à la préoccupation écologique et à la gestion de l'espace qui se restreint, est devenu plus onéreux qu'autrefois.

Le volet transport du « Grand Paris » dont le Président de la République en a fait une de ses priorités, s'inscrit dans cette logique cette vision d'avenir : il constitue au sens du CéTu une parfaite illustration de ce besoin de déplacement.

Aujourd'hui, comme pour demain, les transports en commun sont pour le CéTu un enjeu décisif par rapport aux autres modes de transport comme les voitures particulières qui ne sont pas des gages de sécurité, de préservation environnementale, de santé publique (pollution sonore, atmosphérique, etc.).

Le transport public doit continuer à conserver son rôle social en permettant à tout le monde d'y avoir accès quelque soit sa situation.

Pour favoriser cette utilité de fréquentation des transports en commun dans l'esprit des uns ou des autres, les organismes de transport de personnes doivent absolument chercher à s'adapter en permanence aux besoins croissants des voyageurs (potentiels, occasionnels, fréquents), à leurs demandes de plus en plus précises, diverses, en développant les compétences de leurs salariés, en réorganisant leur manière de travailler tout en gardant le souci de la maîtrise des coûts afin de ne pas tomber dans une augmentation disproportionnée du prix des titres de transport.

Considérant que tout doit être réalisé en étroite liaison et harmonie avec les autorités organisatrices (région, communauté de communes, communes, autres), ces dernières restent ainsi responsables de la définition de l'offre en quantité, du niveau de qualité attendu, de la politique tarifaire, de la rémunération de l'entreprise de transport à travers ce que l'on désigne un contrat d'objectifs communs.

Ce Contrat permet bien souvent de mettre en place de nouvelles relations et d'octroyer à l'organisme de transport la possibilité d'exercer toutes ses responsabilités dont la réalisation de l'offre de transport en volume et qualité. Les propositions d'évolution de l'offre, leurs coûts de production, etc, doivent être établis avec le souci majeur de contenir les tarifs et d'attirer le plus de monde possible sur les réseaux de transport.

En clair, l'objectif serait de réussir un réseau performant au service du voyageur, une amélioration sensible et rapide de la qualité de service, une vigilance permanente sur la sécurité, une modernisation du patrimoine, une préparation aux évolutions sociétales de demain, une augmentation du trafic, une maîtrise des prix du transport.

Néanmoins, il convient de garder son sang froid, tant le domaine du transport comporte ses contradictions et en même temps ses réalités qui demeurent indéformables face au pragmatisme. C'est le cas lorsqu'on parle des aménagements nécessaires pour les voyageurs handicapés moteurs sur un réseau de transport datant de plusieurs dizaines d'années et dont la configuration technique ne laisse guère de place à une réelle adaptation.

Cela serait, hélas, mensonger de laisser croire que les handicapés peuvent bénéficier sur les réseaux de transport existants, les mêmes prestations que les personnes valides.

Autre exemple, autre réalité : l'Ile-de-France. Une région où les exigences sont fortes, les demandes multiples avec des matériels qui sont arrivés aux limites de leur capacité.

Dans le métro, le temps d'intervalle entre les trains aux heures de pointes (où le trafic est le plus dense) s'est nettement raccourci pour répondre à l'offre de transport fixé par le transporteur RATP et il n'est pas extensible.

Nonobstant toutes les bonnes volontés, les initiatives pour améliorer la mobilité, le grand déséquilibre des territoires, le nœud de la desserte des zones en transport en commun demeure les espaces ruraux.

Pour répondre à ce besoin des habitants éloignés des cœurs des villes pour des raisons financières (coût du foncier, du logement, qualité de vie, etc.), il faut offrir un mode de transport adapté. Rien comme idée ne peut être définitivement arrêté, mais être sans cesse renouvelé pour faire face à cette concentration croissante des activités en zone urbaine.

Si les zones urbaines et périurbaines gagnent en population, les espaces ruraux, eux, vivent une accentuation de leur désertification.

Dans ces zones faiblement habitées, disposer d'un véhicule est indispensable pour avoir accès à différents services (commerces, médecins, administrations), mais l'organisation d'un réseau de transport collectif coûte cher.

Alors, de nombreuses collectivités mettent en place des transports à la demande. Elles sont nombreuses à préférer les services à la demande aux réseaux traditionnels de bus. Elles financent également des prêts de véhicules pour les demandeurs d'emplois, et c'est une bonne méthode qu'il convient de développer.

D'après une étude de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) devenue DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires), quatre-vingt-neuf départements, essentiellement du Sud de la France, subventionnent des transporteurs ou des taxis professionnels, sur une zone restreinte.

L'Aveyron, la Mayenne, l'Indre, le Tarn, les Hautes-Pyrénées par exemple compensent ainsi l'absence d'un réseau de bus en zone rurale.

Les personnes âgées sont les principales utilisatrices de ce service, pour un aller-retour jusqu'au centre-bourg.

La collectivité s'organise pour aussi contribuer au financement des taxis.

Avec la mise en place du schéma départemental des transports, la plupart des lignes hebdomadaires, de moins en moins fréquentées, sont transformées en service à la carte. Des communautés de communes, des syndicats communaux et des associations sont gestionnaires de ce transport local.

L'évolution des transports à la demande n'est pas aisée.

« L'éventuelle réorganisation est d'autant plus difficile que les élus y voient un coup porté à la survie de leur village, chacun voulant que le service mène les voyageurs à sa commune », note le rapport de la DATAR.

De plus, les personnes âgées, principales utilisatrices, sont sensibles à toute modification de leurs habitudes. « Elles sont habituées à un conducteur qui range leurs courses dans leur frigo », souligne le rapport.

Mais le déficit permanent amène les autorités organisatrices à préparer une offre différente. Elles souhaitent renouveler le public : vers les jeunes ou les demandeurs d'emplois.

C'est la quadrature du cercle.

Disposer d'un moyen de transport est indispensable pour se rendre sur le lieu de travail, mais sans emploi stable il est impossible d'acheter une voiture. Jeunes ou demandeurs d'emplois doivent souvent compter sur la solidarité familiale, la débrouillardise.

En dehors de certaines volontés de rendre gratuit les transports en commun, nous nous rendons compte que la priorité est ailleurs. En effet, il reste beaucoup à faire pour réduire les inégalités au bénéfice d'un accès au transport en commun de manière sereine sur l'ensemble du territoire national.

Malheureusement, La tendance est de penser de manière hâtive que la France se limite aux grandes villes, grandes régions, à l'Île-de-France, agglomérations de Paris, alors que les territoires sont multiples, et que ce sont tous les bouts de terre française qui donnent du sens à notre patrimoine, notre identité nationale.

1. Création de 2 zones de tarification en Île-de-France

Comment accepter que les voyageurs les plus éloignés paient leur titre de transport à des prix importants alors que ceux qui ont à disposition des moyens de transport tous les 5 mètres par exemple soient ceux qui paient le moins cher ? Il faut simplifier la tarification et amener un peu plus de solidarité entre les utilisateurs de transport en commun.

La création de 2 zones est à envisager en considérant les zones 1 et 2 actuelles en zone 1 et les zones 3 à 6 en zone 2.

2. Développement du déplacement multimodal

Il faut simplifier au maximum pour le voyageur, l'utilisation des réseaux de transport. Par conséquent, le même titre de transport acheté par un voyageur non régulier doit lui permettre d'emprunter tous les réseaux de transport de manière continue (effectuer les correspondances entre le train, le RER, le métro, le tramway et le bus sans pour autant utiliser un nouveau titre de transport).

3. Développement des gares zones rurales en grand complexe de proximité

L'un des éléments de blocage d'un développement des transports est leur faible taux de fréquentation, d'utilisation par la population. Il faut ainsi trouver des situations qui permettent aux jeunes comme aux seniors d'emprunter les transports. L'une des solutions passe par le fait d'attirer la population concernée dans les gares qui seraient transformées en de véritables espaces de services de proximité avec par exemple des aires de jeux, des points de nettoyages de vêtement.

4. Optimisation des moyens

Les moyens actuels utilisés dans les transports sont quasiment saturés.

En effet, aujourd'hui les limites physiques du système (gabarit des tunnels, largeur des quais, signalisation) ne permettent pas d'augmenter le nombre et la taille des trains. La possibilité restante est d'augmenter la capacité des voitures actuelles en réduisant le nombre de sièges assis ou en réfléchissant sur la structure des matériels, ce qui permettrait de prendre plus de voyageurs par train.

L'optimisation des moyens passe aussi par une importance accrue apportée à la maintenance des installations, des matériels roulants pour réduire les perturbations, le nombre d'incidents de matériels responsables de certains retards de circulation.

Et enfin, cela passe aussi par un rééquilibrage des pôles d'activités économiques et des bassins d'emplois sur toute une Région concernée.

5. Amélioration du management

Le simple fait d'avoir un management équilibré, compris, accepté de tous, permet à une entreprise de transport de composer avec des salariés motivés pour un service voyageur amélioré et performant. Ainsi, il y a lieu de développer un management participatif en intéressant tous les acteurs à la production du service de transport, comme à la qualité de service. La « prime au kilomètre » pour les conducteurs de train ou de bus est un bon exemple d'amélioration de production, mais aussi de la continuité et qualité de service offerte aux voyageurs.

6. Tarification en fonction des amplitudes horaires

Il faut mettre en place une tarification différentielle en fonction des plages horaires de façon à écrêter les pointes de trafic qui représentent un coût exorbitant et sont les principales causes de saturation du réseau de transport. Ce qui participera à réaliser des économies sur le matériel et les installations fixes.

De plus, on évitera le déséquilibre trop important entre l'heure de pointe et le reste de la journée. Un déséquilibre qui se traduit par des coûts d'investissements élevés et une sous-utilisation de l'infrastructure pendant les périodes creuses.

7. Solutions alternatives pour les entreprises

Les zones enclavées, mal desservies dans les grandes villes existent. Il faut encourager les entreprises à mettre en place des transports en direction des salariés pour effectuer le trajet domicile-travail (des navettes de bus par exemple).

8. Amélioration de la communication

L'intensification et l'amélioration de la communication (affichages, messages sonores) envers les voyageurs peuvent participer à un service de transport de qualité. Cela aidera à l'adaptation du comportement des voyageurs empruntant les transports afin que ceux-ci respectent les règles de voyage.

Le respect des temps de stationnement à chaque arrêt des transports est un impératif fort afin de pouvoir assurer l'offre de transport maximal sur chaque parcours.

Par exemple, sur une ligne de métro : trois minutes de retard lorsque l'intervalle est d'une minute et trente secondes, cela revient à retirer deux trains de voyageurs au cours d'une durée de service voyageur.

9. Favoriser l'énergie renouvelable

Les espaces de voyage (gares, stations de métro) dans une certaine proportion peuvent être alimentés en énergie solaire pour contribuer à la préservation de l'environnement.

10. Financement des nouveaux moyens de transport

Les nouveaux moyens de transport développés accroissent de fait la valeur des constructions environnantes.

Ainsi, il est possible d'instaurer un prélèvement sur la plus-value des biens immobiliers liés au développement de ces transports.

11. Réorganisation des parkings relais

Si nous voulons inciter la population à privilégier les transports pour leur déplacement, il faut que les conditions d'accès soient simplifiées.

Ce n'est pas le cas dans la grande majorité des parkings relais à cause parfois de la méconnaissance de l'existence de leur implantation par les voyageurs ou encore le fait que ces parkings relais soient payants.

Il faut permettre au voyageur titulaire d'un titre de transport d'utiliser gratuitement les parkings relais par validation de ce titre de transport.

Le voyageur serait susceptible de payer uniquement sa place de parking seulement si au cours de la validation de son titre de transport pour sortir, ce dernier dépasse les 1 heures depuis la dernière utilisation.

12. Développement de zone de péage urbain

Les centres-villes connaissent de plus en plus des embouteillages qui après réflexion pourraient être évités ou encore réduits et les bus par exemple, malgré la mise en place de couloirs dédiés à leur faciliter la circulation sont en retard. La mise en place d'un péage urbain limité à des zones bien particulières, les plus attractives peut participer à une meilleure circulation, ou à défaut aider à récolter des fonds pour le développement des transports.

13. Augmentation du prix des amendes de stationnement

Il faut financer les infrastructures de transport et son développement sans systématiquement recourir à l'augmentation du prix des titres de transport supporté à travers cela uniquement par les voyageurs.

Ceux qui n'empruntent pas les transports tout en ne respectant pas non plus les règles de stationnement peuvent être mis à contribution à travers le prix des procès-verbaux de stationnement.