

Contribution de l'UTPF à la consultation du Premier ministre en vue d'un nouvel Acte de décentralisation

Pour une gouvernance des mobilités au service de la cohésion sociale et territoriale

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructure de gares ferroviaires.

Décentralisation et gouvernance : le secteur des transports publics et ferroviaires force de propositions

Dans sa Déclaration de politique générale prononcée au Sénat le 15 octobre, le Premier ministre Sébastien Lecornu a souligné l'importance stratégique de notre secteur, expliquant à cette occasion : « L'écologie c'est pouvoir se déplacer et moins polluer. Sans mobilité, les Français ne peuvent avoir accès à l'emploi, à la santé, à l'éducation, aux loisirs et donc à leurs besoins essentiels. Pas de croissance sans transports. La question de la desserte des territoires paraît capitale pour éviter qu'un sentiment de relégation ne se développe davantage chez des millions de nos concitoyens ».

Le Premier ministre avait par ailleurs confirmé la veille à l'Assemblée nationale l'intention du Gouvernement de proposer « en décembre un projet de loi pour renforcer le pouvoir local : un nouvel acte de décentralisation ». Il a alors précisé que selon lui, « il ne faut pas décentraliser des compétences. Il faut décentraliser des responsabilités, avec des moyens budgétaires et fiscaux et des libertés, y compris normatives ».

Dans une lettre adressée aux associations d'élus le 19 septembre, le Premier ministre a indiqué souhaiter recevoir de la part de toutes les parties prenantes « des contributions sur la nouvelle organisation des compétences, et des moyens affectés, qu'actera le projet de loi que présentera le Gouvernement » dans un certain nombre de champs d'action publics parmi lesquels « les transports et la mobilité ».

Les opérateurs de transports collectifs, forts d'une expérience de terrain et partenaires privilégiés des collectivités territoriales, sont prêts à contribuer aux réflexions sur la gouvernance des mobilités pour des services publics de transport au service de la cohésion sociale et territoriale.

Un paysage institutionnel multi-acteurs autour des questions de mobilité

Concernant l'organisation des services publics de transport de voyageurs en France (hors cas spécifique de l'Île-de-France), sont actuellement responsables, dans leurs périmètres géographiques et en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) :

- L'Etat pour ce qui concerne les Trains d'Equilibre du Territoire (TET) ;
- les Régions pour les services ferroviaires régionaux, les transports interurbains – classiques et scolaires – par autocar et pour certains services de transport public urbain (dans les Communautés de communes n'ayant pas pris la compétence d'AOM locale) ;
- les Départements pour le transport des élèves en situation de handicap et certains systèmes de covoiturage ;
- toutes les Métropoles, toutes les Communautés urbaines, toutes les Communautés d'agglomération et certaines Communautés de communes pour les services de transport public urbain.

Concernant l'entretien et l'aménagement de la voirie, plusieurs niveaux de collectivités sont également responsables :

- L'Etat pour les autoroutes et routes nationales ;
- les Régions pour les voies et axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional ;
- les Départements pour les routes départementales ;
- les communes (ou EPCI) pour les voies communales.

Concernant le transport ferroviaire, SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national (RFN). Le code des transports¹ prévoit néanmoins que « les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du RFN et les installations de service relevant du domaine public ferroviaire [...] dédiées à la gestion de ces lignes peuvent [...] faire l'objet d'un transfert de gestion [...] au profit d'une autorité organisatrice de transport ferroviaire », en l'occurrence la Région.

Enfin, il est à noter que le pouvoir de police de la circulation est exercé par le maire sur toutes les voies de l'agglomération, y compris les voies départementales et nationales. Un transfert du pouvoir de police de la circulation est possible sur les voies intercommunales au profit du président de l'EPCI, sauf opposition du maire.

Organiser la mobilité au niveau du bassin de vie

Revoir le périmètre administratif de la gouvernance locale de la mobilité

La mobilité des Français ne se borne pas naturellement aux seules barrières administratives des actuelles autorités organisatrices de la mobilité. Ce constat rend complexe l'organisation de la mobilité sur un territoire. En effet, l'AOM urbaine exerçant une compétence sur son périmètre exclusif, d'autres échelons doivent prendre le relai pour les déplacements qui en sortent ou qui y entrent : la Région notamment, pour les transports interurbains et ferroviaires. Cette gouvernance de la mobilité, héritée de la LOM, montre donc parfois ses limites.

¹ [Article L2111-1-1](#) du code des transports

Les contrats opérationnels de mobilité, qui sont des instances de réflexions communes entre les AOM urbaines et la Région, dans cette logique de bassin de vie, peuvent répondre à ce besoin. Cependant, ils restent trop peu nombreux à ce jour. A l'occasion de cette réflexion sur la gouvernance de la mobilité de demain, il serait intéressant de repenser de nouvelles modalités de partage des réflexions et de mise en œuvre des projets de mobilité au bénéfice d'une meilleure articulation des offres (offre de services, conditions tarifaires, etc.).

Donner la faculté aux communes de confier à l'échelon intercommunal la compétence voirie et du pouvoir de police²

Le développement de sites propres ou de plans de circulation favorables aux transports collectifs sont autant de moyen de renforcer leur efficacité et leur attractivité en augmentant la vitesse des bus. A l'inverse, de nombreuses configurations peuvent l'altérer : une ligne de transport collectif déviée pendant une période de travaux, par exemple, représente d'autant plus de kilomètres à produire pour assurer une offre égale. Cela est d'autant plus compliqué lorsque l'opérateur de transport collectif n'est pas averti systématiquement de la présence de travaux sur la chaussée, générant des retards, et donc des frais supplémentaires. Cela se couple au développement croissant ces dernières années de voiries communes aux transports collectifs et aux vélos qui tend à affaiblir la vitesse commerciale des bus (cf. enquête FNAUT 2024), en plus de renforcer un sentiment d'insécurité chez les cyclistes et de générer du stress chez les conducteurs. Les choix d'aménagement urbain devraient être guidés par l'impératif de garantir la sécurité et l'attractivité des modes les moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants.

L'ensemble de ces points font écho aux compétences de voirie et de police qui sont dans les mains des communes. Sans qu'il s'agisse d'un transfert de compétence automatique, il pourrait être envisagé de confier ces compétences aux intercommunalités, de façon libre et concertée avec les communes, dans un souci de cohérence des politiques publiques au service de la mobilité durable.

Donner la faculté aux communes de confier aux AOM la compétence stationnement en voirie

N'étant pas à ce jour une compétence de l'AOM malgré l'opportunité que ce levier représente pour le partage de l'espace public entre les modes, et donc sur la performance des transports collectifs, le stationnement est un enjeu majeur. En effet, la place libérée par la réduction du nombre de places de stationnement est d'autant plus d'espace pour créer un environnement apaisé pour les piétons, des espaces végétalisés, ou encore pour le développement de sites propres ou de nouvelles stations pour les transports collectifs. S'il est pensé en rabattement avec le transport collectif, le stationnement peut également être un levier pour l'attractivité des transports collectifs. A l'inverse, des parkings gratuits ou à faible prix en centre-ville n'encouragent pas le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

² Hors cas où la compétence voirie a été transférée de façon facultative et soumise à l'intérêt communautaire.

Sans qu'il s'agisse d'un transfert de compétence automatique, il pourrait être envisagé de confier aux AOM la compétence stationnement en voirie, de façon libre et concertée avec les communes, dans un souci de cohérence des politiques publiques au service de la mobilité durable. A défaut, une coordination renforcée est indispensable entre les échelons responsables.

Mieux penser le lien entre aménagement du territoire et transports et assurer la cohérence des politiques publiques

Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité

La construction d'ensembles de logements individuels dans des territoires peu denses et éloignés des transports collectifs affecte de fait la mobilité de leurs habitants, les enfermant dans des pratiques centrées autour de la voiture individuelle. Pour un opérateur de transport collectif, cela représente des contraintes supplémentaires avec la mise en place de dessertes coûteuses (car l'habitat est éclaté) et peu rentables (car peu d'usagers).

De même, dans la logique des déplacements domicile-travail, l'installation des entreprises dans des zones d'activité éloignées des zones d'habitation et du centre de l'agglomération, motivé par un foncier attractif, génère des difficultés pour les réseaux de transports, mais aussi des difficultés à recruter pour les entreprises et à répondre aux offres d'emplois pour de potentiels salariés non motorisés.

Dans l'ensemble, penser un urbanisme mixte sur le plan fonctionnel, regroupant des fonctions d'habitat, de lieux de sortie et de travail, permet de générer des déplacements moins fréquents, moins longs pour les habitants, plus faciles à organiser pour l'AOM.

Toute opération d'urbanisme doit donc intégrer en amont de sa réalisation, voire dès sa conception, les problématiques de mobilité et toute politique d'urbanisme doit ainsi impérativement s'accompagner d'une adaptation cohérente et anticipée de l'offre de transport en commun.

Intégrer la problématique de la logistique urbaine et des installations embranchées

L'essor de la livraison de colis à domicile et, plus généralement, la multiplication des camions sur les routes de France et dans les rues des villes, génèrent de nombreuses nuisances.

Selon l'ARCEP³, entre 2020 et 2024, le nombre de colis distribués en France a augmenté de 18% et s'élève en 2024 à plus de 1,6 milliard. Le revenu afférent à la distribution de ces colis s'accroît également, sur la même période, de 15,5 % et atteint près de 8,4 milliards d'euros HT en 2024.

³ https://www.arcep.fr/fileadmin/cru-1758786296/user_upload/observatoire/courrier-et-colis/2024/observatoire-courrier-colis-2024_oct2025.pdf

Colis - Volumes en millions d'objets	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023-2024
Ensemble des colis*	1 389	1 596	1 520	1 584	1 638	3,4%
dont colis domestiques	1 022	1 187	1 167	1 211	1 255	3,6%
dont colis importés	367	410	353	374	383	2,6%

Colis - Revenus en millions d'euros HT	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023-2024
Ensemble des colis*	7 265	8 084	8 021	8 158	8 389	2,8%
dont colis domestique	5 647	6 352	6 404	6 553	6 757	3,1%
dont colis importés	1 617	1 732	1 617	1 605	1 632	1,7%

Source : Arcep, Observatoire statistique des activités postales

* Colis ordinaires, colis express et petits paquets

Afin de les réduire et encourager le report modal vers le transport massifié par rail puis les véhicules légers sur les derniers kilomètres, 2 actions majeures sont à mettre en œuvre :

- L'obligation de raccordement de toute nouvelle zone logistique au réseau ferroviaire sauf quand une preuve de son impossibilité est apportée par le promoteur ;
- La constitution d'Autorités Organisatrices du fret urbain pour les derniers kilomètres, afin de clarifier les usages de la voirie et de systématiser les amendes en cas de stationnement sur les voies de bus.

→ En conclusion, l'UTPF plaide pour une plus grande cohérence entre les compétences locales de mobilité et les compétences connexes, et rappelle que tout transfert de responsabilité entre l'Etat et les collectivités locales, ou entre elles, doit donner lieu à un transfert de ressources pour l'exercer.

Florence Sautejeau Déléguée générale de l'UTPF fsautejeau@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 67	Jean-Philippe Peuziat Directeur du département des Affaires publiques <a href="mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr">jppeuziat@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 49	Stéphanie Lopes d'Azevedo Directrice du département des Affaires économiques, techniques et prospective slazevedo@utpf@mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 31	Sacha Raynaud Chargé de mission Affaires institutionnelles <a href="mailto:sraynaud@utpf-
mobilites.fr">sraynaud@utpf- mobilites.fr +33 (0) 1 48 74 01 00
---	---	--	---