

<p>Discours de clôture Court débat de l'ORT, le 26 Mars à Marseille (Hôtel de Région)</p>
---

Par Alain REYNAUD, Président de la FNTV PACA

Mesdames et Messieurs,

Je voudrais tout d'abord vous adresser à toutes et à tous mes remerciements les plus sincères pour la qualité et l'intensité des débats et discussions que nous avons menés ensemble sous l'égide de l'ORT.

La question que nous avons fait le choix d'aborder aujourd'hui est directement inspirée de la théorie générale des services publics qui reconnaît et consacre 3 grands principes.

Le principe d'égalité (garantir un égal accès au service public),  
Le principe de continuité (le service public ne s'interrompt pas),  
Et enfin le principe de mutabilité ou adaptabilité (le service public s'adapte pour améliorer ses performances et satisfaire l'intérêt général).

C'est ce dernier principe que nous avons ausculté aujourd'hui en utilisant notamment le prisme de la mise en application de la loi du 11 février 2005.

Je ne reviendrais pas sur le contenu de la Loi qui a été très largement abordé dans l'après midi et qui a déjà fait l'objet de nombreuses tables rondes, colloques ou réunions d'information.

Je souhaite simplement pour conclure me pencher sur la philosophie du texte en lien avec la théorie générale des services publics et aborder très rapidement les limites de la Loi.

S'agissant tout d'abord de la philosophie du texte, il s'agit d'adapter le service public des transports à une exigence citoyenne et humaine d'accès au plus grand nombre.

Comment accepter que les transports collectifs avec les enjeux stratégiques et environnementaux qui y sont attachés ignorent une part croissante de la population en l'occurrence les personnes dites à mobilité réduite.

Mr Hubert PEIGNE, qui fut Directeur Régional de l'Équipement en PACA, déclarait en mai 2005 dans le cadre d'un colloque « mobilités » organisé par l'ORT et le Conseil Régional :

*« Une société se juge d'abord, à la place qu'elle accorde aux personnes vulnérables, faibles, pauvres... Sont elles bien chez nous, à la première place dans nos politiques d'aménagement et d'affectation de l'espace public, à la vie locale, à l'accessibilité aux déplacements et aux services urbains... ? »*

C'est bien cette philosophie qui a inspiré le législateur et continue d'inspirer les Autorités Organisatrices en charge aujourd'hui de la mise en application de la Loi du 11 février.

Pour atteindre ses objectifs, la Loi trace un chemin et fixe un délai.

Le 11 février 2015, la chaîne du déplacement qui comprend la voirie, le cadre bâti, les aménagements des espaces publics, les réseaux de transport collectifs et leur intermodalité devra être accessible.

4 ans après le vote de la Loi, des efforts considérables ont été accomplis par les collectivités locales et les opérateurs de transport.

Un travail de concertation remarquable a été conduit par les Autorités Organisatrices avec les associations et les transporteurs dans le cadre de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité.

S'agissant des opérateurs, nous constatons un renouvellement sans précédent du parc des véhicules de transport en commun. Depuis le 13 novembre 2008, tous les véhicules neufs mis en circulation et affectés à une mission de service public doivent répondre à des normes techniques d'accessibilité qui embrassent aussi bien les handicaps physiques et que les handicaps sensoriels.

Ce mouvement est encore accéléré par les cahiers des charges pour l'exploitation des lignes régulières routières qui imposent la mise à disposition de véhicules accessibles.

Pour autant et malgré les efforts accomplis, la bataille de l'accessibilité est loin d'être gagnée.

**Premièrement**, parce que la mise en accessibilité à un coût qu'il va falloir parvenir à financer,

**Deuxièmement**, parce que la mise à disposition de véhicules accessibles n'est pas satisfaisante si les infrastructures et points d'arrêts ne sont pas aménagés,

**Troisièmement**, parce que les solutions techniques proposées par les constructeurs méritent d'être améliorées,

**Quatrièmement** parce qu'il va falloir poursuivre et intensifier nos efforts en matière de formation des personnels des entreprises,

**Cinquièmement** parce qu'un travail pédagogique et citoyen reste à faire en direction des autres usagers des transports collectifs.

2015 ressemble encore à une course d'obstacles, un parcours semé d'embûches qu'il nous faudra ensemble aborder pour, comme le dit la LOI, **la Participation, l'Égalité et la Citoyenneté des personnes handicapés.**

S'agissant du transport à la demande, je dois reconnaître la qualité et la pertinence des démonstrations faites en séance.

Les expériences qui ont été ici reportées illustrent les qualités de souplesse et de réactivité qui caractérisent le transport à la demande. Il répond ainsi parfaitement au principe d'adaptabilité qui forme avec les principes d'égalité et de continuité la théorie générale des services publics.

Il est une réponse quand une demande de déplacement insuffisante ou spécifique doit être satisfaite.

Pour autant, je défends au quotidien une vision inverse du service public des transports. Dans mon esprit, c'est l'offre de transports collectifs qui doit susciter et créer la demande. Une offre notamment caractérisée par sa régularité, sa continuité et qui constitue un repère fort et pérenne pour les usagers du service public.

Au final et pour conclure, la mise en application de la Loi du 11 février 2005 et les expériences décrites de TAD démontrent qu'adapter un service public revient à dérouler une bobine qui implique à la fois, les collectivités locales, les services de l'Etat, les associations, les opérateurs et délégataires de service public et enfin les usagers.

Le principe d'adaptabilité suppose donc un niveau très élevé de concertation, d'échanges et d'expertise.

Le service public est le reflet de la démocratie, c'est dans le dialogue qu'il s'épanouit.

Merci à toutes,  
Merci à tous

Alain REYNAUD