

Ne pas oublier les petites agglomérations



Pour Bernard Charrier, président d'Agir et représentant de l'AMF au Grenelle de l'environnement, le retour de l'Etat dans le financement des transports en site propre est une bonne décision. Mais le gouvernement doit aussi s'intéresser au développement des transports collectifs dans les petites et moyennes agglomérations.

Parmi les mesures envisagées dans le cadre du Grenelle de l'environnement celle du retour de l'Etat dans le financement des sites propres est, pour le secteur du transport public, la plus spectaculaire. Surtout quand elle concerne pas moins de 1500 km de lignes. Que pensez-vous de cette annonce ? Est-elle à la hauteur des enjeux ?

L'objectif de 1500 km est en effet ambitieux : il s'agirait ainsi de plus que tripler la longueur du réseau de transports en commun en site propre. La participation de l'Etat au financement des sites propres est une mesure indispensable à l'amélioration de l'offre et in fine à l'essor de la fréquentation des transports publics. Cependant, pour développer la part des transports en commun dans les déplacements, cette mesure est loin

d'être suffisante et réduit les transports collectifs aux seuls TCSP, et aux grandes villes, ce qui n'est pas le cas.

Selon vous, comment pourrait-elle être financée cette mesure ?

Afin que le financement soit juste, cette mesure devrait trouver sa place dans le budget de l'Union européenne ou des régions qui sont parties prenantes au développement économique de leur territoire. Une nouvelle taxe qui servirait uniquement aux grandes villes ne paraît ni opportune ni équitable à l'heure où les entreprises et les particuliers sont déjà taxés de toutes parts.

Vous l'avez souligné, par définition, cette mesure ne concerne pas ou peu les petites ou moyennes agglomérations qui n'ont pas de projets de transport en site propre. Le déplorez-vous ?

Effectivement, la participation au financement des projets de sites propres ne peut évidemment pas être la seule mesure de développement des transports collectifs. Les petites ou moyennes agglomérations disposent de ressources inférieures aux grandes villes alors que l'étalement urbain rend les dessertes toujours plus coûteuses. C'est pourquoi, des aides à la réalisation d'un PDU volontaire, à la mise en accessibilité, à un meilleur niveau d'information des usagers... sont autant de pistes concrètes à explorer pour développer les transports collectifs.

Départements et régions réclament également des moyens financiers pour développer leurs transports publics ? Estimez-vous leurs demandes légitimes ?

Ces demandes sont légitimes, les régions et les départements doivent disposer de moyens pour assurer la continuité d'un transport performant au-delà des seuls PTU. Par exemple, le financement d'outils d'information, de billetterie, de pôles d'échanges... favorisant l'intermodalité peut y contribuer.

Au-delà des aspects purement financiers, quelles sont selon vous les mesures à prendre en priorité pour aider les collectivités à développer leurs transports publics ? On parle régulièrement de pistes comme la décentralisation du stationnement payant ou la récupération de plus values foncières...

Il serait intéressant que l'Etat, par le biais de l'expertise de ses services et établissements sous tutelle, accompagne davantage les collectivités à la fois dans l'évaluation des politiques engagées et dans le choix des infrastructures et des matériels de transport. Ainsi, il me paraît important de renforcer le rôle de conseil des services de l'Etat auprès des autorités organisatrices. Par ailleurs, de nombreuses collectivités et entreprises de transport expérimentent des services et des technologies dans le cadre d'initiatives locales ou de programmes français ou européens.

La constitution d'une base de données complète, ouverte également aux initiatives relevant de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la voirie, de la sécurité routière... permettrait d'enrichir les réflexions des élus et des techniciens. Enfin, la proposition de transférer aux agglomérations l'ensemble des compétences, telles que voirie, police, stationnement, urbanisme, compétences actuellement partagées entre communes, agglomérations et SEM, paraît séduisante et pourrait développer une approche globale et interactive des déplacements. Toutefois, le transfert de compétences ne saurait être obligatoire au risque de supprimer l'échelon communal, celui qui détient aujourd'hui les compétences en matière de développement durable. Même si la réflexion doit être globale, il me paraît inconcevable que les maires puissent perdre leur pouvoir de police en matière d'urbanisme. Attention aux fausses bonnes idées ! ■

Propos recueillis par Robert Wiennet

Grenelle de l'environnement, la suite

Débuté en juillet, le processus du Grenelle de l'environnement a déjà connu trois phases. La troisième s'est achevée fin octobre avec comme point d'orgue le discours de Nicolas Sarkozy. Après cette période de réflexion et de débats sur les programmes à mettre en œuvre, arrive maintenant celle de la concrétisation. Une trentaine de comités opérationnels chargés de définir des programmes à même d'atteindre les objectifs arrêtés dans les phases précédentes ont été mis sur pied. Ils devront rendre leurs premiers travaux d'ici à la fin janvier. Dans le domaine des transports, le comité opérationnel «Transports urbains et périurbains» a été lancé le 19 décembre. Il sera piloté par un tandem composé de Jean-Louis Borloo et Michel Destot, président du Gart. Des travaux de ce groupe de travail devrait sortir un certain nombre de décisions concernant à la fois le financement du développement des transports collectifs et «l'extension des compétences des intercommunalités», des sujets chers au président du Gart et de l'Association des maires de grandes villes (AMGVF).