

Conclusions du Comité opérationnel sur les transports urbains et périurbains (COMOP 7)

Plan de développement des transports urbains et périurbains :

Déclaration commune des associations de collectivités territoriales GART, ACUF, AMGVF, ADCF, AMF, Ville et Banlieue

« Je le dis, l'Etat a eu tort de se désengager du développement des transports urbains.[...]. Je rétablirai une participation de l'Etat pour la construction des voies de bus, des voies pour vélos ou des tramways. Ce sont plus de 1500 kilomètres qui seront construits hors de l'Ile-de-France. »

Tels étaient les propos tenus par le Président de la République lors de son discours de clôture du Grenelle de l'environnement du 25 octobre dernier.

Cet engagement s'appuyait sur le « *plan de développement des transports urbains et périurbains* » qui venait conclure les travaux menés par l'ensemble des acteurs parties prenantes du Grenelle de l'environnement : « *1500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s'ajouter aux 329 existantes dans les 10 ans. Objectif de report modal équivalent de 18 milliards de km parcourus par les usagers. Coût des investissements d'infrastructures estimé par le GART : 18 milliards d'euros. Soutien de l'Etat demandé : 4 milliards d'euros.* »

Ce chiffre était d'ailleurs confirmé le 6 décembre dernier devant le Sénat par le secrétaire d'Etat chargé des Transports: « *Cela représentera un engagement de l'Etat de 4 milliards d'euros* ». Il a été confirmé depuis par Jean-Louis Borloo aux représentants d'associations d'élus qu'il a reçus en janvier, précisant que ce financement s'étalerait sur dix ans.

Ainsi, pour marquer la force de son engagement, le gouvernement, a souhaité soutenir les investissements de TCSP hors Ile-de-France à hauteur de 25%, soit une enveloppe globale de 4 milliards d'euros d'ici 2020.

Nous avons déploré que les engagements financiers de l'Etat excluent l'Ile-de-France et nous l'avons redit lors des travaux du comité opérationnel n°7 sur les transports urbains et périurbains destinés notamment à déterminer les critères d'attribution de cette enveloppe. Nous le redisons à nouveau avec force.

Nous regrettons aussi que la question du financement des charges d'exploitation ne soit pas traitée alors que le développement indispensable des services, tant urbains que périurbains, entraîne leur augmentation, notamment pour la desserte des quartiers difficiles qui demandent des services de banlieue à banlieue, effectués le plus souvent en autobus, et à des horaires en décalage avec les horaires habituels. L'engagement fort des collectivités territoriales et de l'Etat sur le développement de l'offre de transports collectifs demande de trouver des solutions pérennes de financement (déplafonnement et extension du VT, réforme fiscale, ...).

Outre l'exclusion de l'Ile-de-France, qu'annonce ce rapport ? :

1. « *Pour permettre le recensement rapide des opérations susceptibles d'être retenues dans ce cadre, un appel à candidatures sur la base d'éléments d'information sommaires est lancé pour les années couvrant la période considérée 2009 – 2012 : les autorités organisatrices de transports doivent déposer leur candidature d'ici le 1er septembre 2008 auprès du MEEDDAT, et déposer leurs dossiers finalisés avant le 10 janvier 2009* ».

Le délai imposé pour le dépôt des dossiers de candidature exclut les projets qui ne seront pas suffisamment avancés fin août 2008 et/ou les dossiers qui n'auront pas été finalisés avant le 10 janvier 2009. Par ailleurs, rien n'est prévu pour la période 2013-2020.

Les associations de collectivités territoriales souhaitent que les dossiers puissent être pris en compte chaque année, dans le cadre de l'engagement pluriannuel de 4 milliards €.

De plus, à l'heure de la simplification des procédures administratives, et alors même que les projets considérés sont tous soumis à enquête publique, les associations de collectivités territoriales déplorent que l'administration requiert des dossiers trop complexes. Elles réitèrent leur demande de création d'un jury national, dans lequel elles seraient pleinement partie prenante, pour examiner les projets.

2. *« Les transports périurbains, projets de développement des TER et cars à haut niveau de service hors PTU, ne sont pas éligibles ».*

Les projets périurbains ne doivent pas être exclus de l'enveloppe, dès lors que le secrétaire d'Etat aux Transports a insisté pour que des efforts particuliers soient portés sur la desserte des zones périurbaines.

3. *« Seront exclues, en particulier, les dépenses liées au matériel roulant, aux acquisitions foncières, aux déviations des réseaux, aux aménagements urbains et aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ».*

Ces dépenses qui représentent près de 50% du coût total des projets doivent être prises en compte, et, notamment, le matériel roulant dont dépend, par exemple, la fréquence et l'amplitude, et donc la qualité de l'offre de service, qui seule permettra de générer un report modal à hauteur des besoins.

A l'heure actuelle, compte tenu des taux de subvention proposés et de la définition de l'assiette subventionnable, le soutien de l'Etat ne dépasserait pas 10% du montant des projets.

4. *« Les projets dont les travaux de l'assiette subventionnable n'auront pas été lancés à la date d'entrée en vigueur de la circulaire en préparation pourront être éligibles ».*

Il conviendrait de préciser que tous les projets sont éligibles, y compris ceux dont les travaux de l'assiette subventionnable ont été lancés à la date d'entrée en vigueur de la circulaire.

Ainsi, d'un engagement du gouvernement de 25% d'intervention correspondant à 4 milliards d'euros d'ici 2020, on passerait, au mieux, à 10 % correspondant à 1,6 milliards € qui pourraient s'étaler bien au-delà : le compte n'y est décidément pas !

De plus, les associations de collectivités souhaitent avoir des éclaircissements sur l'imputation des 500 millions € consacrés au plan « Espoir Banlieue ». Elles estiment que seule la partie consacrée au plan en Régions doit être imputée sur les 4 milliards € et demandent des assurances sur le financement de ce plan en Ile-de-France.

Nous considérons que les dispositions techniques de mise en œuvre des décisions du Grenelle de l'environnement, proposées par le comité opérationnel sur les transports urbains et périurbain, ne sont pas à la hauteur des engagements financiers initiaux, et sont sans commune mesure avec les objectifs pris par la France pour faire face aux enjeux du changement climatique.

Il serait inacceptable que ces engagements financiers soient remis en cause.

Nous demandons solennellement à ce que ce projet soit revu sur de nouvelles bases, en rupture avec la période précédente pendant laquelle l'Etat n'a pas respecté ses engagements.

- dès lors que l'Etat participe au financement des transports urbains et périurbains, il est indispensable qu'il s'assure que ces investissements correspondent à des règles du jeu claires et acceptées par tous les acteurs,
- les éléments de ce consensus ont été fixés par le Grenelle de l'environnement, parmi ceux-ci l'engagement financier ne doit pas être remis en cause,
- les collectivités locales sont prêtes à s'engager sur des objectifs de développement durable fixés nationalement par l'ensemble des parties prenantes,
- l'Etat doit, dès lors, se donner les moyens de les contrôler, et, le cas échéant, moduler sa participation finale en fonction de l'atteinte de ces objectifs.
- la confiance dans l'engagement et le savoir faire des élus locaux doit ainsi être un préalable.