

MOBILITÉ

Stationnement, bus propres, versement transport, loi NOTRe : 4 dossiers chauds pour 2017

Arnaud Garrigues | A la une | actus experts technique | France | Publié le 13/01/2017

Lors des vœux du Gart, son président Louis Nègre ainsi que le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, ont présenté les grands enjeux des transports pour 2017. Tandis que, dès le lendemain, deux annonces importantes ont été faites : la parution du décret "bus propres", et la proposition de François Fillon de supprimer purement et simplement le versement transports !



La seule annonce surprise lors des vœux du Gart ^[1], formulés le 11 janvier par son président Louis Nègre, ce fut l'arrivée à l'heure d'un ministre – en l'occurrence le secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies. Car sur le fond, les priorités pour l'année à venir dans les transports sont bien connues. Elles méritent néanmoins un état des lieux.

Expliquer la réforme stationnement

La décentralisation du stationnement est l'un des plus ^[2] gros dossiers pour les 800 villes concernées par la réforme et qui doivent profiter de l'année pour être prêtes au 1er janvier 2018. « Car 2018, c'est demain », a rappelé Alain Vidalies, qui a souligné que cette réforme intégrée dans la loi Maptam était le fruit de 15 ans de réflexion.

« L'avancement du chantier au niveau national est conforme, certaines collectivités sont bien avancées mais ce n'est pas le cas ^[3] pour tous », a-t-il néanmoins regretté. D'où la nécessité de lancer cette année une campagne de communication sur le sujet, à destination des professionnels mais aussi des citoyens, comme il l'a précisé devant l'assemblée : « Bien que le lien entre stationnement et organisation de la mobilité soit évident pour les professionnels que vous êtes, il est crucial de se rappeler que pour la majorité des citoyens, ce lien est loin d'être une évidence. Or nous savons que la compréhension est une condition de l'acceptabilité sociale ». Il a également répondu favorablement à la demande de Louis Nègre de lancer plus rapidement cette campagne de communication, face à l'importance de bien expliquer à tous cette nouvelle étape de la décentralisation.

Réforme du stationnement : comment être prêt le 1er janvier 2018 ^[4]

Réforme du stationnement : les grandes villes prêtes, les petites au point mort ^[5]

Fin du suspens sur le décret bus propres

La question de la transition énergétique était l'autre point capital évoqué lors des interventions du président du Gart et du ministre, l'attention étant bien évidemment centrée sur la sortie du décret d'application de l'article 37 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV). Ce texte doit en effet déterminer les conditions de mise en œuvre de la transition énergétique pour les flottes d'autobus et d'autocars pour les acteurs publics. Avec à la clé des enjeux financiers – liés au surcoût ⁽¹⁾ ^[6] de l'achat de ce types de véhicules, – mais aussi techniques dus au choix des motorisations propres, certaines étant en cours de développement et d'amélioration par les industriels (notamment les bus électriques).

Étrangement, ce mercredi 11 janvier, personne ne semblait comprendre pourquoi ce texte tardait tant à sortir. Du côté du Gart, on nous confirmait que la concertation avait été menée et qu'un compromis satisfaisant avait été atteint. Le sous-entendu est clair : ce ne sont pas les collectivités qui ont bloqué la sortie du décret. De fait, après avoir contacté les services du ministère, nous avons eu la confirmation que ce texte avait fait l'objet de « discussions internes », et que c'était le signe sur ce texte – ainsi que trois autres décrets sur les véhicules propres – étaient considérés comme « impactants et ambitieux ».

Finalement, les quatre décrets ont été publiés dès le lendemain, sans annonce préalable du secrétaire d'Etat. Le signe, sans doute, que le blocage était du côté de Ségolène Royal ...

Sur le fond, ce décret ^[7] est extrêmement proche de la version du texte sur lequel le ministère avait mené une consultation (lire notre décryptage approfondi de l'époque, qui est donc toujours d'actualité ^[8]) en septembre dernier. Il inclut ainsi une bonne partie des demandes qui avaient été formulées par le Gart :

- l'élargissement du nombre des technologies de motorisations considérées comme à faibles émissions,
- la fixation des contraintes les plus fortes aux agglomérations de plus de 250 000 habitants (et non plus 100 000 hab.),
- la possibilité, pour les transports interurbains, de continuer à acheter des autocars conformes à la norme Euro 6.

De son côté, Alain Vidalies a déclaré que le travail de concertation sur ce décret « avait été fructueux et avait permis d'aboutir à un texte ambitieux ».

Obligations d'utilisation de véhicules à faibles émissions par les collectivités ^[7]

Décret sur les « bus propres » : le projet moins ambitieux que prévu ^[8]

L'inévitable Loi Notre

L'année 2017 sera aussi celle de la poursuite de la mise en œuvre de la loi Notre, car « celle-ci bouleverse profondément la répartition des compétences entre les collectivités notamment en ce qui concerne les transports », a rappelé Louis Nègre. Il a par ailleurs indiqué qu'elle aurait un impact sérieux sur le Gart lui-même, ses missions, ses moyens et ses adhérents.

La loi Notre implique bien évidemment le transfert des départements aux régions ^[9] des compétences pour les transports non urbains et scolaires ^[10]. « Mais il ne faut pas oublier l'évolution de la carte de l'intercommunalité qui entraînera nécessairement des évolutions au niveau des réseaux de transports » a pointé à juste titre le ministre. Ce dernier a profité de l'occasion pour mettre en valeur deux projets innovants de coopération transfrontalières entre la France et la Suisse, pour l'extension de lignes entre Saint-Louis (Haut-Rhin) et Bâle d'une part, et Strasbourg (Bas-Rhin) et Kehl d'autre part.

Deux autres annonces du ministre : dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » lancé en mai 2013, Alain Vidalies a décidé de reporter d'un an la date limite de démarrage des travaux (de fin 2017 à fin 2018). Et de préciser que le fonds de soutien à l'investissement local (mis en place l'an dernier et géré par les préfets de régions) pourra financer encore cette année « certains projets relevant

de la mobilité durable », notamment pour les pactes métropolitains d'innovation qui sont en cours de finalisation.

Transfert des transports aux régions : quelle compensation ? ^[11]

Transports scolaires : les mille et une inconnues du transfert aux régions ^[12]

Versement transport et présidentielle

Enfin, la question très sensible de l'évolution du versement transport (VT ^[13]) a été abordée, suite aux conséquences du passage du seuil de 9 à 11 salariés pour les entreprises devant s'en acquitter. L'Etat s'est engagé à verser aux collectivités une compensation (évaluée à 500 millions d'euros), actée dans le PLFR 2016. Louis Nègre a clairement affirmé que le Gart serait « très attentif à ce que cette compensation se mette en place correctement et que nos adhérents ne subissent aucune baisse de recette sur le versement transport ».

Sans doute que le président du Gart n'avait pas été informé de la toute récente proposition de François Fillon, qui propose purement et simplement la suppression du VT ! Une proposition presque incroyable et qui a été évoquée dans un article du Monde du 12 janvier ^[14] par Jean-Pierre Farandou, le président de l'UTP ^[15], qui l'a trouvé dans le programme du candidat. Cette proposition conduirait à se passer d'un financement de 7,5 milliards d'euros, soit la réduction l'offre de transports publics d'un tiers à en croire Jean-Pierre Farandou !

Dans ce contexte, la démarche annoncée par le patron du Gart n'a que plus de sens : dans le prolongement d'une démarche commune avec l'UTP, Régions de France, la FNAUT ^[16], la FNTV et TDIE, les candidats à l'élection présidentielle seront invités à se prononcer sur leur programme pour le quinquennat à venir. Leur vision sera confrontée aux résultats de la concertation menée dans les régions par le biais des États généraux de la mobilité durable ^[17].

Rendez-vous a donc été pris le 6 mars au Sénat, à l'invitation du Gart, et le 22 mars pour un colloque organisé par TDIE. Nul doute que l'avenir du versement transport y aura une place de choix.