

TRANSPORTS URBAIN. Un spécialiste perpignanais fait partie de l'équipe à l'origine de la gratuité des bus à Dunkerque.

« À Perpignan, un projet de gratuité des bus serait cohérent »

Maxime Huré est maître de conférence en sciences politiques à l'université de Perpignan, spécialiste des transports et de la mobilité. Ce Normand d'origine, installé depuis 3 ans dans la cité catalane, a notamment mené l'étude sur la gratuité intégrale des bus à Dunkerque (voir encadré ci-dessous). Il revient pour l'Indépendant sur cette expérience qui a déjà séduit 31 réseaux de bus en France. Elle pourrait se retrouver au cœur de la prochaine campagne municipale à Perpignan.

Dunkerque est-elle avant gardiste en matière de gratuité des bus ?
L'agglomération Dunkerquoise est l'une des plus grandes agglomérations à tenter l'expérience, mais d'autres villes comme Compiègne (1975), Châteauroux (2001), Aubagne (2009) ou encore Niort (2017) ont déjà mis ce dispositif en place. On peut d'ailleurs noter que c'est un projet qui n'a pas de couleur politique.

Si l'on veut faire un parallèle, Perpignan est tout de même plus peuplée que ces villes...
Je pense que Perpignan et Dunkerque ont des caractéristiques socio-spatiales comparables. Des villes étalées à forte motorisation, une importante population précaire avec des difficultés sociales, des problèmes de pollution, un centre-ville qui souffre... Un projet de gratuité serait cohérent.

Que répondez-vous aux

détracteurs qui craignent une augmentation des impôts locaux en contrepartie ?

Il faut savoir qu'aucune des villes ayant mis en place cette politique n'a augmenté ses impôts locaux.

Comment trouver le financement alors pour des collectivités sur le fil du rasoir budgétaire ?

Plusieurs mesures sont envisageables. Il s'agit premièrement d'un choix d'allocation des ressources publiques. À Dunkerque, par exemple, il était question d'un grand stade et les élus ont préféré investir dans les transports. Ensuite, il y a la possibilité d'augmenter le versement transport demandé aux entreprises. On peut aussi affecter les recettes du stationnement automobile au réseau.

« La voiture est facteur d'appauvrissement. Et le sera de plus en plus »

Envisager une charge supplémentaire pour les entreprises serait peut-être malvenu

Non, car elles vont bénéficier de cette mesure. Directement, car elles n'auront plus à rembourser leurs employés de la moitié de leur titre de transport (obligatoire). Mais aussi indirectement, car la gratuité a redynamisé les centres-villes concernés. À Dunkerque, les commerçants sont plutôt contents, on sent un frémissement dans la consommation, mais nous n'avons qu'un mois

de recul et c'est encore compliqué à mesurer.

Suffit-il d'une décision politique pour passer au transport gratuit ?

Avant de réfléchir à la gratuité, il faut un véritable projet politique d'investissement. Dunkerque a investi 65 millions sur 5 ans afin d'améliorer son réseau et passer à la gratuité. Il faut des bus en sites propres (séparés des automobiles), peut-être un tramway, et surtout un réseau de transport dimensionné à la taille de la ville, ce qui ne semble pas être le cas à Perpignan. Tout ça pour que le réseau puisse absorber l'augmentation de fréquentation. La gratuité ne peut être pensée seule.

Quels sont les avantages à la gratuité des transports collectifs ?

Favoriser les transports, c'est globalement augmenter l'attractivité, notamment pour les cadres du privé et du public. Une ville qui fait ce choix fait l'effort de conserver et d'attirer cette tranche de la population. La voiture est facteur d'appauvrissement et le sera de plus en plus avec les augmentations du coût de l'essence. La gratuité ne doit pas choquer, une grosse partie des municipalités françaises pratique déjà la gratuité partielle, pour les + de 65 ans, les chômeurs ou les jeunes. Passer à la gratuité, c'est finalement se priver d'une recette pas si importante que ça. Elle correspond dans la moyenne des villes françaises à 17 % du budget de fonctionnement des transports.

Recueilli par Philippe Comas



► Maxime Huré, maître de conférence à l'université de Perpignan, est partisan de la gratuité dans les transports collectifs. Photo Nicolas Parent

Gratuité à Dunkerque depuis le 1^{er} septembre

La gratuité des transports collectifs dans l'agglomération dunkerquoise ne tombe pas comme un cheveu sur la soupe. Depuis 2 ans, la gratuité est testée les week-ends et étudiée sous toutes ses coutures. « L'augmentation de la fréquentation a été très importante, + 78 % le dimanche et + 29 % le samedi, en moyenne plus de 5 000 usagers par jour, explique Maxime Huré. « De nouveaux publics ont été captés, des jeunes de - de 20

ans qui n'ont pas encore le permis, des personnes en situation de précarité et/ou isolées, mais aussi un public familial qui abandonne plus facilement la voiture pour se rendre au centre-ville. Sans parler des incivilités qui ont diminué de 60 % le week-end. » Autant de données analysées et interprétées qui ont conduit à la gratuité totale 7 jours sur 7 du réseau de bus. Et le spécialiste de détailler : « Les objectifs sont multiples. Socialement d'abord,

redonner du pouvoir d'achat à la population ou faciliter la mobilité des précaires, économiquement pour redynamiser le centre-ville et enfin au niveau environnemental pour lutter contre la pollution. » Des résultats et des arguments qui semblent faire mouche puisque beaucoup de villes comme Grenoble, Clermont-Ferrand, Amiens et même Paris réfléchissent à un projet de gratuité.

TRANSPORT COMBINÉ

Med Xpress relie la France à l'Allemagne

Sur les rails ! Parmi les 200 événements organisés en Occitanie à l'occasion de la Quinzaine franco-allemande, le lancement du Trailer Med Xpress, la ligne Perpignan-Sarrebruck depuis le terminal de transport combiné de Saint-Charles.

■ 30 000 camions de moins sur la route, à peine 0,8 % du trafic dans les P.-O.

La ligne de 978 kilomètres est opérée par DB Cargo Logistics à raison d'un train quotidien cinq jours par semaine. Des rotations trop peu nombreuses (c'est le principal reproche des transporteurs routiers au ferroviaire), mais dont l'infrastructure perpignanaise espère beaucoup. « Cela démontre qu'un terminal indépendant du système ferroviaire permet d'accueillir tous les opérateurs », souligne Éric Gilbert directeur de Perpignan Saint-Charles container. La



► Sur les rails : un container de viande chargé en Catalogne à destination de la Norvège. Photo M. Clementz

structure compte six clients et 30 000 mouvements cette année. Soit 30 000 camions de moins sur la route cette année quand 10 000 traversent le département... chaque jour. L'effort (0,8 % du trafic camions donc) est une goutte d'eau mais le directeur préfère noter les progrès : « On avait 14 000

mouvements en 2013 et l'objectif est de 100 000 d'ici deux-trois ans ». Cette nouvelle ligne, qui évitera le rejet de 15 000 tonnes de CO2 par an, est soutenue par l'Europe et les institutions locales : Région, Département, Saint-Charles international, Fédération des transports... « On accompagne cette ligne

parce qu'on la juge pertinente pour le territoire, résume Céline Beffara, chargée des programmes européens à PMI, l'agence de développement économique de Perpignan-Méditerranée. C'est un plus pour le transport de marchandises dans le département ».

Frédérique Michalak

15 000 tonnes de déchets corses pourraient finir en Pays Catalan

L'organisme public qui gère les déchets en Corse, le Syvadeo, a annoncé avoir retenu deux offres pour le traitement sur le continent de plusieurs milliers de tonnes de déchets sur l'île de beauté. Deux offres qui portent sur 4 sites différents, dont Perpignan pour 15 000 tonnes par an. « Un coup de main aux collectivités corses qui devrait durer 3 ou 4 ans, pas plus, explique Fernand Roig, président du Sydetom 66, le temps qu'ils mettent en place un système efficace. Ils sont décidés à faire un système performant comparable à celui des Pyrénées-Orientales, reconnu comme le meilleur en France. Je ne pouvais pas rester insensible à cet appel d'autant que l'hiver nous avons la capacité d'absorber cette activité supplémentaire. » Et le responsable de l'usine d'incinération locale de rappeler : « Nous aidons déjà régulièrement d'autres collectivités comme Montpellier ou Sète par exemple. Il y a une dizaine d'années, nous faisons nous aussi appel à un syndicat du côté de l'Isère. Chaque jour, une dizaine de camions partaient jusqu'à ce que l'on ait le troisième four. » Une prise en charge qui s'accompagne d'une contrepartie financière à hauteur de 108 euros hors taxes par tonne et hors coût de mise en balle et de transport selon le Syvadeo. « Évidemment ce n'est pas aux habitants du département de payer le traitement des déchets extérieurs », précise Fernand Roig. Sans incinérateur sur son territoire, l'île de beauté ne dispose que de ces deux centres d'enfouissement techniques, qui voient chaque année leur capacité de stockage accrue par arrêté préfectoral. Ces dérogations sont présentées comme provisoires, dans l'attente de nouvelles solutions. Fernand Roig de conclure : « De toute façon le dossier est entre les mains des pouvoirs publics, je ne bougerai pas tant qu'ils ne me donneront pas l'autorisation. »

Philippe Comas