

RER métropolitains : « Les collectivités seules ne pourront pas assurer le financement »

INTERVIEW. Tout s'accélère pour les RER métropolitains. Alors que les parlementaires viennent de s'accorder sur la proposition de loi, l'association des collectivités pour la mobilité, le Gart, vient de nommer deux vice-présidents dédiés, dont le président de la commission transports de Bordeaux Métropole, l'écologiste apparenté PS Gérard Chausset. Une façon d'ouvrir le dialogue avec l'État et de porter les demandes de financement.

Propos recueillis par Maxime Giraudeau
10 Nov 2023, 14:33



Gérard Chausset est élu à Bordeaux Métropole, dont il préside la commission des transports. Il a été nommé le 2 novembre vice-président du Gart délégué aux SERM. (Crédits : DR)

“ Si c'est pour avoir une couche administrative et bureaucratique en plus, ce n'est pas la peine.

Gérard Chausset



LA TRIBUNE - Votre nomination est-elle le signe que les collectivités sont prêtes à travailler avec l'État pour le déploiement des RER Métropolitains ?

GÉRARD CHAUSSET, vice-président du Gart - Le rôle du Gart est de représenter les collectivités auprès des instances. L'association suivait ces dossiers mais il est apparu nécessaire qu'elle se dote de deux vice-présidents, un qui représente les régions et l'autre les métropoles, car l'heure est à la co-construction avec l'État. C'est une demande forte des collectivités. Faire des annonces c'est bien, mais aujourd'hui l'enveloppe de 800 millions d'euros annoncée par l'État n'est pas à la hauteur des besoins. Si on parle d'une quinzaine de projets de RER Métropolitains, ça se chiffre en plusieurs milliards d'euros ! Il ne faut pas tout attendre non plus de l'État mais cette coopération est nécessaire.

Qu'espérez-vous de la conférence de financement souhaitée par le Sénat ?

Je pense que l'État doit être mis face à ses responsabilités. 100 milliards d'euros ont été annoncés sur le ferroviaire mais quelle est la part qui va revenir aux RER Métropolitains ? On souhaite aussi trouver de nouveaux moyens de financement pour la mobilité. Ça peut être la possibilité d'augmenter le versement transport pour les collectivités, [taxer l'aérien](#) ou les parkings de la grande distribution. Il faudra bien trouver des pistes car les collectivités seules ne pourront pas assurer le financement. On verra qui va être au rendez-vous de cette conférence.

Les parlementaires ont inscrit l'objectif de développer en parallèle des réseaux mixtes de mobilités, avec le covoiturage et le vélo par exemple. Y voyez-vous une nécessité pour favoriser le report modal ou une complexité supplémentaire ?

À Bordeaux, on s'est basé sur le ferré mais on a aussi développé les cars express ! L'idée des SERM [Services express régionaux métropolitains, ndlr] c'est de mettre en place des moyens de mobilité qui s'appuient sur des réseaux existants mais avec aussi la mise en œuvre de nouveaux réseaux. Les cars express peuvent venir en complément de l'offre de mobilité, l'intérêt c'est bien d'aller chercher des gens qui sont en frange des métropoles avec un service performant. Un usager périurbain qui prend le RER Métropolitain, le car express, un covoiturage ou son vélo et un train, c'est directement une voiture de moins sur la route. C'est ça l'objectif : des voitures en moins dans la Métropole et un report modal très fort.

Certains observateurs pointent un déficit de valeur socio-économique autour de ces projets. Comment justifiez-vous leur pertinence alors que le report modal est difficile à évaluer ?

J'ai toujours été un peu réticent à cette histoire de valeur socio-économique. On est sur des projets d'intérêt général avec des investissements lourds. Au 19e siècle, si on avait dû mesurer la valeur socio-économique du réseau ferré, on ne l'aurait jamais construit ! Quand on veut développer la mobilité active à partir du ferré, il est évident que les coûts peuvent être dissuasifs. Pour le RER girondin, on a une feuille de route à 390 millions d'euros pour les infrastructures ferroviaires entre les collectivités et l'État pour un réseau qui sera là pour 30 à 40 ans. La valeur socio-économique est un critère important mais si on la prend comme valeur finale, il y a de grandes chances qu'on ne fasse rien.

Êtes-vous favorable à ce que la Société du Grand Paris se transforme à terme en autorité nationale gestionnaire de ces infrastructures ?

Je pense qu'il faut laisser les acteurs locaux gérer ces projets. Certaines collectivités peuvent être intéressées car elles auront accès à des moyens. Mais il a été démontré à Strasbourg et à Bordeaux qu'on en n'a pas forcément besoin. Si c'est pour avoir une couche administrative et bureaucratique en plus, ce n'est pas la peine. Ce sont des projets déjà lourds à mettre en place. Si la Société du Grand Paris vient nous apporter de l'expertise, de la transparence sur les coûts et accélère les projets, pourquoi pas, mais si c'est une couche qui écrase les autres, ce n'est pas sûr qu'on y gagne.

Une quinzaine d'agglomérations plus petites sont intéressés pour lancer un SERM. Cette nouvelle mode est-elle vraiment pertinente pour tous ces territoires ?

Je ne suis pas d'accord avec le terme de mode, car il faut y voir d'abord la nécessité d'un besoin. Aujourd'hui, toutes les grandes villes sont équipées de réseaux de transport. Cette transition qui a duré une vingtaine d'années est achevée, même si on peut continuer avec des extensions. Quel est le problème maintenant ? C'est qu'il faut offrir un transport décarboné aux gens qui viennent en voiture dans les métropoles.

Il n'y aura pas de projet unique pour autant. Il faudra regarder à l'aune de chaque agglomération. En tout cas, on ne doit pas se servir du RER Métropolitain pour pallier les déficits antérieurs de maintenance, on n'est pas là pour financer ce qui n'a pas été fait mais pour créer un véritable service.