

Conférence de presse du vendredi 9 janvier 2015

Infrastructures, offre, tarification : les transports urbains à la veille d'une crise

Les transports collectifs urbains occupent une place grandissante dans la vie quotidienne des Français. Mais, comme celui des transports ferroviaires, leur développement est menacé.

1. Introduction

1.1 Une situation d'urgence

Les transports collectifs sont saturés dans les zones denses et sous-développés dans les périphéries. La situation ne peut que s'aggraver à l'avenir car la demande de transport public est croissante.

La population croît (+ 15 % d'ici 2040 selon l'INSEE), le niveau de vie d'une partie de la population diminue, les jeunes se détournent de l'automobile.

Un étalement urbain non maîtrisé, générateur de trafic automobile pendulaire, se poursuit sans limites. Le déséquilibre entre zones d'habitat et zones d'emploi persiste ou s'accroît. Par suite la congestion des voiries se renforce et rend l'usage de la voiture de plus en plus difficile.

Les citoyens sont exaspérés par les nuisances d'un trafic automobile pléthorique (pollution de l'air, bruit, manque d'espace public, insécurité,...), et c'est la santé publique qui est en jeu.

Le dérèglement climatique s'accroît dangereusement et rend urgent un développement des modes de déplacement peu émetteurs de gaz à effet de serre.

1.2 Un contexte politique défavorable

Le gouvernement se désintéresse des transports publics : ils sont à peine cités dans le projet de loi sur la transition énergétique, qui se préoccupe surtout de la voiture dite « propre » (mais aussi encombrante qu'une voiture ordinaire), à laquelle des sommes très importantes sont consacrées.

Il abandonne l'écotaxe. Il relance les investissements routiers (autoroutes urbaines A45 et A31 bis, contournements d'agglomérations : Strasbourg) et cherche à geler les péages autoroutiers « pour préserver le pouvoir d'achat des automobilistes ».

Le taux de TVA sur le transport public, un produit de première nécessité, a été porté de 7 à 10 %.

Les ressources des collectivités locales se réduisent dangereusement : les dotations de l'Etat diminuent, le produit du versement transport des entreprises stagne en raison de la crise économique.

Depuis les élections municipales de mars 2014, beaucoup de nouveaux élus favorisent le retour de la voiture en ville. Des projets de transport collectif en site propre (TCSP) sont abandonnés : tramway (Amiens, Montpellier, Nîmes, Tours), bus à haut niveau de service (BHNS) (Niort)... Des places piétonnes sont transformées en parkings (Auray, Béthune, Roubaix). Des couloirs bus et des bandes cyclables sont supprimés (Pau, Toulouse). Le stationnement devient gratuit le samedi (Angers, Chambéry, La Roche/Yon, Rouen).

2. Les trois composantes de la crise annoncée du transport urbain

2.1 Les investissements ne sont pas à la hauteur des enjeux

Le 3^{ème} appel à projets de TCSP prévu lors du Grenelle de l'environnement a été lancé de manière satisfaisante (mais avec deux ans de retard). Les 99 projets sélectionnés sont intéressants.

Mais bien des investissements restent nécessaires compte tenu des retards accumulés et de l'évolution de la demande. On est d'ailleurs loin de la subvention totale prévue d'ici 2020 lors du Grenelle de l'environnement (1,8 milliard contre 2,5). **Un 4^{ème} appel à projets est donc d'actualité et urgent.** Il doit être préparé dès maintenant et doit porter préférentiellement sur :

- les TCSP dans les agglomérations de taille moyenne (le tramway de Besançon et le BHNS de Metz ont démontré récemment la pertinence des TCSP dans ces agglomérations) ;
- la revitalisation des étoiles ferroviaires des grandes agglomérations (par exemple la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux) afin de structurer l'urbanisation périphérique.

La FNAUT rappelle qu'en matière d'investissement, il faut voir grand pour équiper les axes lourds.

A Nantes, le Busway a été retenu à la place du tramway : mais ce BHNS, très bien réalisé techniquement, est aujourd'hui victime de son succès et ses usagers en souffriront longtemps.

A l'inverse, le Grand Besançon a fait le choix intelligent du tramway malgré sa taille modeste (180 000 habitants), et le succès est au rendez-vous. L'agglomération de Caen a finalement choisi le tramway pour remplacer son « tramway sur pneus » peu fiable et de faible capacité.

2.2 Une dégradation de l'offre de transport urbain est déjà observée dans certaines agglomérations

Des collectivités poursuivent l'amélioration de l'offre : Lyon, Strasbourg, Grenoble, Dijon, Le Mans,... Mais, sous l'effet des contraintes budgétaires, l'offre commence à se dégrader dans une vingtaine d'agglomérations, la recherche d'économies l'emporte sur celle de transferts modaux.

A Nancy, la fréquence sur les lignes 2, 3 et 4 va être réduite. Des réductions plus drastiques sont prévues les samedis, dimanches, et durant les vacances scolaires. A Valenciennes, la subvention annuelle de la collectivité passe de 40 à 35 millions € et l'offre de 39 à 35 millions de km (-10 %). A Aix-les-Bains, la subvention passe de 3,5 à 2,5 millions € et l'offre de 1 million de km à 780 000 km (- 22 %), une baisse de la fréquentation de 3 % est attendue.

2.3 Une hausse tarifaire risquée est envisagée

En Ile-de-France, le taux moyen de couverture des coûts d'exploitation est de 40 %, le tarif unique du pass Navigo va le ramener à 35 %, ce qui aura un impact négatif sur l'investissement et l'offre. Inversement, hors Ile-de-France, le taux de couverture est passé de 39 % en 2000 à 31 % en 2012 malgré les fortes hausses intervenues dans de grandes agglomérations (Lille, Lyon, Nantes,...).

Par suite, les économistes des transports, les exploitants et de nombreux élus considèrent qu'une hausse tarifaire est devenue indispensable pour compenser la baisse des dotations de l'Etat et la hausse de la TVA sur les transports publics, et garantir ainsi la pérennité de l'offre.

Pour la FNAUT, il peut être de l'intérêt bien compris des usagers d'accepter aujourd'hui une hausse tarifaire dans les agglomérations où les tarifs ont peu évolué. Mais le risque est double : pénaliser les usagers à faibles revenus, et inciter une partie des usagers solvables à reprendre leur voiture car, comme l'ont montré les études de Jean-Marie Beauvais réalisées à la demande de la FNAUT, le prix kilométrique du transport urbain est déjà un peu supérieur au coût marginal d'usage de la

voiture en milieu urbain (carburant + stationnement), souvent seul pris en considération par l'automobiliste **et actuellement en baisse**. Par suite :

- une hausse tarifaire doit être progressive et rester très modérée ;
- il faut introduire auparavant une tarification sociale sur le modèle de celle de Strasbourg, qui est indexée judicieusement sur le quotient familial.

3. La politique souhaitable des collectivités locales

Une hausse tarifaire ne pouvant manifestement éviter à elle seule une crise financière du transport urbain, une rationalisation préalable des politiques des collectivités locales est indispensable.

Il est tout d'abord possible d'intensifier la prévention et la maîtrise de la fraude. Certaines collectivités ont déjà obtenu des résultats intéressants.

Il faut réduire les coûts de production des transports collectifs : des couloirs réservés et des priorités aux carrefours permettent d'augmenter la vitesse commerciale des bus et cars, de renforcer la fréquence sans frais supplémentaires de matériel ou de personnel, d'attirer une clientèle nouvelle et de maximiser les recettes (**voir annexe 1**).

L'obligation de monter dans les bus par la porte avant doit disparaître sur les lignes chargées exploitées avec des bus articulés, elle ralentit les bus et crée de l'inconfort (il existe de méthodes plus efficaces pour maîtriser la fraude).

Autre méthode à mettre en œuvre : l'écrêtement des trafics de pointe. Ces trafics obligent à des doublages coûteux en matériel et en personnel et provoquent néanmoins une surcharge des véhicules (exemples : desserte des campus de Grenoble et Rennes).

Il faut renoncer à toute augmentation de la capacité du stationnement central (sur voirie ou en silo) et à la baisse de son coût sous le prétexte erroné de revitalisation du commerce. Les parkings centraux sont des aspirateurs à voitures qui concurrencent les transports collectifs.

Les dépenses routières doivent être réduites au simple entretien des infrastructures existantes.

Une coordination des autorités organisatrices voisines est indispensable pour éviter des gaspillages, voir le contre-exemple de la conurbation Chambéry – Aix-les-Bains.

Avant d'exiger davantage des usagers des transports, il convient que les automobilistes paient une partie des coûts externes engendrés par le trafic routier sous forme de hausse tarifaire du stationnement dans les centres et de péage urbain.

Un impôt local temporaire peut être levé pour faciliter le financement d'un TCSP (Angers).

Enfin un contrôle strict du processus d'urbanisation est indispensable. Suivant le principe des « contrats d'axes », il faut densifier l'urbanisation le long des axes lourds de transport collectif afin d'en améliorer la rentabilité (Grenoble).

Conclusion

1. Une **grande ambition** en matière de transport collectif urbain est aujourd'hui indispensable, faute de quoi des difficultés inextricables seront rencontrées : blocage des voiries par les embouteillages, saturation des transports collectifs insupportable pour les usagers, stagnation puis réduction de l'offre, dégradation de la vie urbaine.

Cette ambition ne doit pas concerner seulement l'Ile-de-France et les grandes agglomérations de province, mais aussi celles de taille moyenne (de 40 à 100 000 habitants), dans lesquelles la mise en œuvre de Plans de Déplacements Urbains devrait être rendue obligatoire, comme la FNAUT le réclame depuis des années, car la maîtrise du trafic automobile y reste embryonnaire.

2. Pour éviter la crise financière prévisible, **les collectivités locales** ont d'autres moyens à leur disposition qu'une hausse tarifaire importante, qui apparaît comme une solution de facilité : elles peuvent faire des économies et trouver des ressources nouvelles si elles en ont la volonté politique.

Mais **l'Etat** doit leur apporter une aide financière conséquente.

Si le gouvernement manque d'argent, il peut aisément profiter de la baisse spectaculaire du prix du pétrole (1), et éviter qu'elle ne relance la circulation routière, en augmentant les taxes sur les carburants automobiles au-delà de celle en vigueur depuis le début 2015 (4 centimes sur le gazole, dont 2 pour compenser l'abandon de l'écotaxe, et 2 centimes sur l'essence).

Une part importante des recettes fiscales supplémentaires pourrait être affectée à la baisse du taux de TVA sur les transports publics (de 10 % à 5,5 % comme pour d'autres produits de première nécessité) et aux investissements de transport collectif urbain. Les grandes déclarations sur « le climat, grande cause nationale » ne peuvent suffire.

(1) Le prix de l'essence est passé en quelques mois de 1,5 € à 1,3 € (- 13 %) et celui du diesel de 1,30 à 1,10 € (- 15 %) et même moins de 1€ dans certaines stations-services.

Annexe 1 : mise en site propre d'une ligne de bus (source UTP)

L'UTP a imaginé qu'une ligne de bus de 12 km (fréquence 15 minutes en moyenne, amplitude horaire 14 heures, soit 56 allers-retours par jour, exploitation 250 jours par an) est mise en site propre avec priorités aux carrefours : la vitesse commerciale passe alors de 15 à 18 km/h (+ 20 %). Un aller-retour dure 40 minutes au lieu de 48. La régularité est améliorée fortement.

Economie annuelle sur les coûts d'exploitation : deux agents à temps plein, un bus en moins, diminution de la consommation de carburant et des coûts de maintenance (- 10 %).

Soit 149 000 euros par an.

Le gain de clientèle est de 10 %. Pour une clientèle initiale de 4 voyageurs par kilomètre parcouru, les recettes supplémentaires se montent à 67 000 euros par an.

Bilan financier : + 186 000 euros par an. Le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes commerciales passe de 40 % à 47 %. Diminution de la circulation automobile : 1 %.

En 2005, 83 % des itinéraires bus étaient en voirie banalisée.

Annexe 2 : les mesures d'accompagnement nécessaires

Une relance volontariste des transports collectifs urbains est essentielle mais ne suffit pas pour rétablir une qualité de vie acceptable en ville. Une panoplie de mesures d'accompagnement est nécessaire pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens.

- Un effort particulier est indispensable en matière d'aménagements destinés aux **piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes**. Le vélo peut devenir un transport de masse, comme on peut l'observer à Amsterdam ou Copenhague, et éviter une surcharge des transports collectifs. L'accompagnement non motorisé des enfants à l'école (pédibus, vélobus) doit être encouragé.

- **Le 30 km/h** doit être généralisé en dehors des grands axes, sur lesquels la vitesse maximale de 50 km/h reste bien adaptée. Cette réglementation est très incitative à la marche et à l'usage du vélo.

- **Les taxis** doivent être considérés comme un complément des transports collectifs, et gérés par l'Autorité organisatrice de la mobilité durable. Ils doivent être présents dans tous les quartiers des grandes agglomérations, facilement repérables comme à Angers, physiquement accessibles à tous comme les « cabs » de Londres, et abordables financièrement.

- Il faut cesser de développer la voiture en libre service (Autolib à Paris) dont les effets pervers, annoncés par la FNAUT, se confirment : une récente enquête du cabinet 6t a montré qu'Autolib incite au contraire à l'usage de la voiture. C'est **l'autopartage** traditionnel qui doit être soutenu vigoureusement par les collectivités locales, car il peut provoquer une démotorisation des citoyens et par suite un gain d'espace public, donc faciliter un partage de la voirie favorable aux transports collectifs de surface.

Annexe 3 : Informations diverses sur les déplacements urbains

Succès du tramway à Tours - Le tramway est entré en service en septembre 2013. Un an plus tard, on constate que cette première ligne est un grand succès (55 000 voyageurs/jour, attendus seulement en 2016). L'embellissement de la ville, la meilleure fréquentation des commerces centraux sont évidents et reconnus par les anciens détracteurs du tramway.

Sécurité en ville - Selon une enquête Dekra, les grandes villes françaises sont moins sûres que celles d'Espagne ou de Grande-Bretagne : 11 % seulement des villes de plus de 100 000 habitants (5 villes sur 39, soit 13 %) sont parvenues à éviter tout accident mortel sur leur territoire pendant au moins une année entre 2009 et 2012, contre 43 % en Espagne et 47 % en Grande-Bretagne.

Pedibus - Les Européens consacrent en moyenne 42 minutes par jour à conduire leurs enfants à l'école en voiture. Ce trajet, le plus souvent de moins de 1 km, est le plus consommateur de carburant et le plus polluant. D'où l'intérêt du Pedibus, bus pédestre qui a tout d'un bus traditionnel : une ligne définie, un chauffeur, des arrêts... sans nuisances sonores et olfactives.

Le vélo, transport de masse - Copenhague est l'une des villes championnes du vélo en Europe : 26% des déplacements y sont effectués en vélo. Elle n'est surpassée que par Amsterdam : 33 %. Ailleurs, l'usage du vélo est plus modeste : Berlin 13 %, Berne 11 %, Ljubljana 10 %, Helsinki 7 %, Vienne 6 %, Varsovie 5 %, Londres 3 %, Paris 3 %, Dublin 3 %, Athènes 2 %, Madrid 1 %, Rome 0 %. A noter le score médiocre de Paris malgré l'existence de Vélib' depuis déjà 7 ans.

A **San Francisco** l'exploitant du réseau a introduit, en juillet 2012, le « libre-service » (all-door boarding, montée autorisée par toutes les portes) abandonné en France. Motifs invoqués : limiter le temps de stationnement des bus aux arrêts, et par suite les coûts d'exploitation en réduisant le nombre de bus nécessaires pour maintenir une fréquence donnée.

A **Berne**, on ne s'est pas contenté d'aménagements cyclables et de transports publics de qualité : les bureaux et centres commerciaux sont concentrés autour des gares, le stationnement central a été réduit drastiquement et le transit à travers le centre est impossible en voiture. Le nombre de voyages en transport public par an et par habitant est deux fois plus élevé qu'à Grenoble.

Pontevedra, ville espagnole de Galice, 83 000 habitants, était asphyxiée par le trafic automobile, se déplacer à pied était un véritable cauchemar, les cyclistes avaient disparu et le centre se désertifiait. L'espace public a été requalifié dans le centre historique pour favoriser la marche et les commerces. La voiture a été reléguée dans un espace très limité et réglementé. 70% des déplacements sont effectués à pied, 22 % en voiture, 6 % en vélo et 3% en transport public (le réseau ne pénètre pas dans le secteur piétonnier). La pollution de l'air a baissé de 61% et le trafic routier a chuté de 90%.

En quelques années, le vélo s'est imposé à **Saragosse** grâce à la création de 100 km de pistes cyclables d'excellente qualité et d'un service de vélos municipaux : 22 % des actifs vont au travail à vélo, contre 30 % en voiture, 27 % à pied et 20 % en bus ou en tramway. Il y a 15 ans, la promenade de l'Indépendance comportait 6 voies pour les voitures, deux contre-allées, deux couloirs de bus et deux files de stationnement. Elle comporte aujourd'hui deux voies pour les voitures et deux voies de tramway, le reste de l'emprise est consacré aux piétons et aux cyclistes (source : Vélocité, revue de la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette).