

## 2019 : une année sombre pour les transports publics

Avec les assises de la mobilité, la promesse d'une loi de programmation des infrastructures, le vote du pacte ferroviaire, un réel espoir a été donné aux acteurs de la mobilité.

Mais à la fin 2019, une certaine amertume se fait jour. La crise des gilets jaunes a marqué une défaite culturelle des défenseurs des transports publics. Loin de réclamer leur développement, de réduire la dépendance automobile, ce mouvement a témoigné de l'attachement des Français à l'automobile et réclamé la stabilité voire la baisse de son coût d'usage, ce qui leur fut accordé.

Les investissements de régénération du réseau promis par le gouvernement, tout comme les moyens financiers des transports publics, sont remis en cause à tout instant par Bercy. Cela a failli être le cas, lors du vote du budget de SNCF Réseau, du maintien du versement mobilité. Cela pourrait être le cas, à l'issue des votes du budget de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) et de la loi de finances, des moyens alloués au 4e appel à projets qui permettraient le développement des RER métropolitains et des lieux d'intermodalité. C'est aussi le cas du budget du Grand Paris pour lequel la FNAUT Ile-de-France s'émeut fortement et des engagements financiers des CPER (Contrats de Plan État-Région) pour lesquels les FNAUT régionales manifestent également leur inquiétude.

Enfin le mouvement social consécutif au droit de retrait et la grève résultant de la réforme des retraites fragilisent les services publics. N'est-il pas affligeant de voir SNCF et RATP encourager le recours au co-voiturage, à la voiture sous toutes ses formes, faute d'offrir le service public, au risque de perdre nombre de leurs clients et usagers, de perdre 20 ou 25 points de leur image et popularité alors qu'ils étaient sur un rythme de croissance supérieur à 5 % chaque année depuis 2 ans.

Puisse 2020 inverser le cours des choses pour répondre aux défis du changement climatique et d'une moindre dépendance automobile. La FNAUT y consacrera tous ses efforts.

**Bruno Gazeau, président de la FNAUT** ■



## Réduire la place de la voiture en ville

### Le cas des villes moyennes

La présence de la voiture reste très forte dans toutes les villes françaises, malgré les progrès accomplis récemment. Les causes sont connues : périurbanisation, faible coût du stationnement et offre pléthorique, pénurie de transport collectif et d'aménagements cyclables...

Dans une expertise originale suggérée par la FNAUT, Bruno Cordier (cabinet ADETEC) a étudié le cas des villes moyennes, dans lesquelles les contraintes naturelles à la croissance du trafic automobile sont relativement faibles. Ces villes sont moins peuplées que les grandes et les distances à parcourir y sont donc plus réduites. La marche et l'usage du vélo peuvent davantage contribuer à la diminution du trafic routier, et les investissements nécessaires en transport collectif sont plus modestes : le bus en site propre est bien adapté si sa fréquence de passage est renforcée.

### Sommaire

<b>Dossier</b> - Réduire la place de la voiture en ville	2-6
<b>Actualité</b> - Tramway / BHNS: lequel est le moins cher ?	7
Des transports gratuits dans les petites villes ?	8
<b>Le coin du cycliste</b> - Riche actualité pour le vélo en cette fin d'année !	9
Urgence climatique	
<b>En région</b> - Le nouveau réseau de bus d'Amiens et son BHNS	10
<b>Regards sur l'Europe</b> - Une politique européenne propre et durable qui ne met personne de côté	11
La France condamnée	
<b>Forum</b>	12

# Réduire la place de la voiture en ville

## Le cas des villes moyennes



© MD

L'étude de Bruno Cordier avait pour objectif de déterminer les parts des différents modes de déplacement dans les villes moyennes puis d'en fournir des explications.

### Méthodologie

Le consultant a tout d'abord sélectionné 37 villes moyennes selon les critères suivants :

- une population de l'unité urbaine ou pôle urbain (zone de bâti continu, ville-centre + banlieue) allant de 25 000 à 130 000 habitants ;
- une répartition assez homogène sur le territoire national ;
- l'existence d'une enquête Déplacements du CEREMA, tous motifs confondus, à différentes échelles territoriales.

Parmi les 37 villes moyennes considérées, on trouve 18 préfectures de département et 14 sous-préfectures.

Les villes faisant partie de l'aire urbaine d'une ville étrangère (Forbach et Sarrebruck) ou fortement influencées par une métropole voisine (Vienne et Lyon) ainsi que celles d'outremer ont été exclues.

Six villes ont fait l'objet d'une étude qualitative plus approfondie : Thonon, Lorient, Arras (les parts modales cumulées de la marche, du vélo et du transport collectif y sont relativement élevées), Fréjus, Quimper et Angoulême (ces parts y sont nettement plus faibles).

Les données disponibles résultent d'enquêtes dont les périmètres sont très variables : elles ne sont donc pas comparables. Seules le sont les données relatives à des échelles géographiques identiques.

D'où la nécessité de réexaminer systématiquement les résultats des 37 enquêtes, qui couvrent plus de 2 000 communes.

Le consultant a retenu trois périmètres : la ville-centre, l'unité urbaine ou pôle urbain comprenant la ville-centre et sa banlieue, l'aire urbaine comprenant le pôle urbain et sa couronne périurbaine.

Pour chacun, une analyse très fine des enquêtes lui a permis de dégager des informations fiables sur les parts modales de chaque mode de déplacement : marche, vélo, transport collectif (modes appelés « vertueux » dans la suite) et voiture.

Le graphique 1 ci-dessous (moyenne sur les 37 villes) montre que l'usage de la voiture augmente quand on s'éloigne de la ville-centre, essentiellement au détriment de la marche.

### Les villes-centres

La part moyenne de la marche est de 33 %, celle du vélo de 2,5 % et celle du transport collectif de 5,3 %, soit un total de 40,8 %.

Ce total dépasse 50 % seulement à Thonon (53 %), Vichy et Arras. Il est seulement de 25,5 % à Fréjus.

L'écart s'explique principalement par la part modale de la marche (tableau 1). L'écart entre les meilleures grandes villes et les meilleures villes moyennes se fait sur le transport collectif (tableau 2).

Mais les meilleures villes moyennes obtiennent de meilleurs résultats sur la marche et le vélo, les distances à parcourir étant moindres.

### Les pôles urbains et les aires urbaines

Pour les pôles urbains, on retrouve Thonon en tête (44 % pour la marche, le vélo et le transport collectif) et Fréjus en queue (26 %).

Pour les aires urbaines, Thonon est encore en tête du classement (avec un total de 41 % pour la marche, le vélo et le transport collectif). Suivent Sète et Lorient.

Les 3 dernières places sont occupées par Angoulême (21,5 %), Quimper et La Roche-sur-Yon.

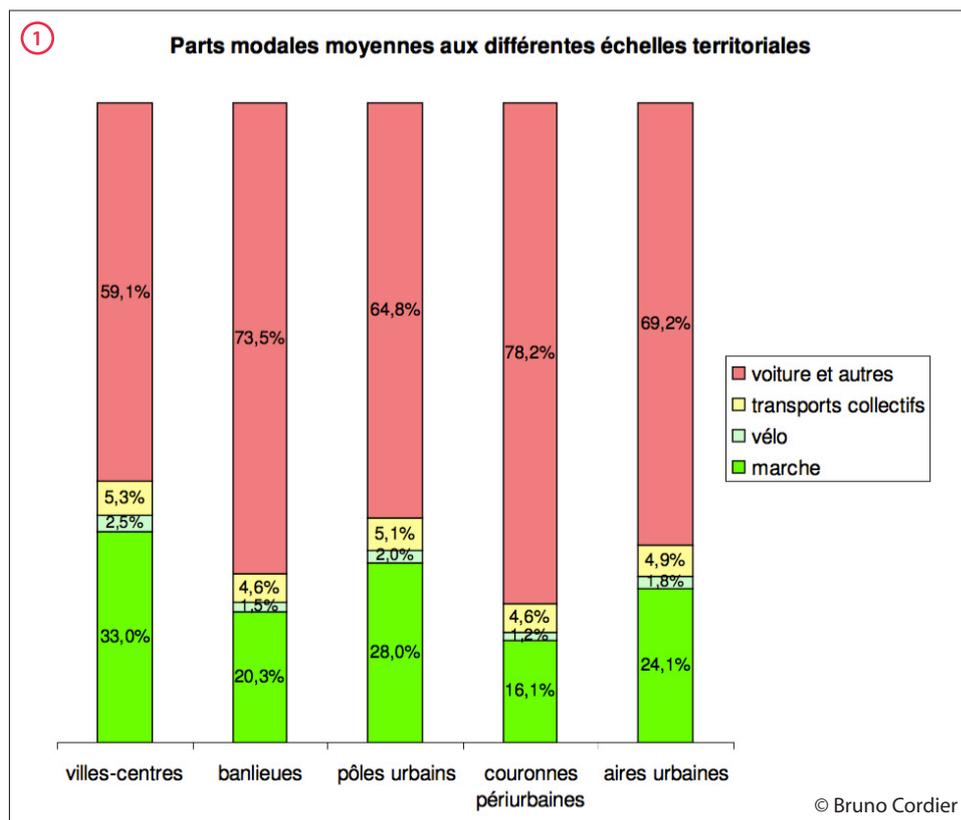


Tableau 1 : villes-centres

© Bruno Cordier

Mode de déplacement	Meilleur résultat pour les villes-centres	Moins bon résultat pour les villes-centres	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Fréjus 21,5 %	22,5 points
Vélo	La Rochelle 10 %	Longwy 0,3 %	10 points
Transports collectifs	Lorient 9 %	Carcassonne 2 %	7 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Fréjus 25,5 %	27,5 points

Tableau 2 : meilleures villes moyennes et meilleures grandes villes

© Bruno Cordier

Mode de déplacement	Meilleur résultat des villes moyennes	Meilleur résultat des grandes villes	Ecart
Marche	Vichy 44 %	Grenoble 41 %	+ 3 points
Vélo	La Rochelle 10 %	Strasbourg 9 %	+ 1 point
Transports collectifs	Lorient 9 %	Lyon et Villeurbanne 25 %	- 16 points
Marche + vélo + transports collectifs	Thonon 53 %	Lyon et Villeurbanne 73 %	- 20 points

## Les facteurs explicatifs

### La densité et la forme urbaine

La part cumulée de la marche, du vélo et du transport collectif est en moyenne de 40,9 % dans les villes-centres, 26,5 % dans les banlieues et 21,8 % seulement dans les couronnes périurbaines. Une densité moyenne élevée favorise la marche, le vélo et le transport collectif.

Ainsi, pour les unités urbaines, la part cumulée moyenne de ces 3 modes est de 36,6 % si la densité de la tache urbaine est supérieure à 2900 habitants/km<sup>2</sup> ; de 35,2 % pour une densité comprise entre 2 900 et 1 700 habitants /km<sup>2</sup>. Elle tombe à 31,2 % pour une densité inférieure à 1700 habitants/km<sup>2</sup> (graphique 2 ci-contre).

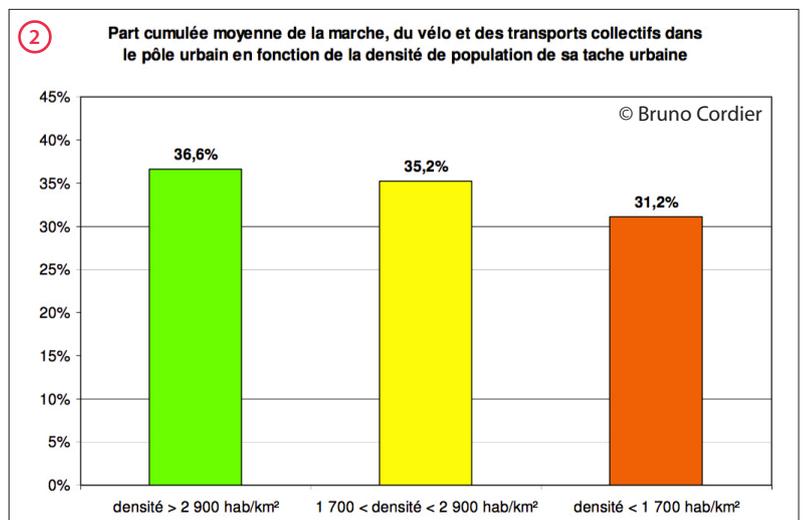
Des noyaux urbains denses et une bonne mixité de l'habitat et des activités (c'est « la ville des courtes distances ») sont favorables aux 3 modes vertueux. Inversement, le mitage de l'espace périurbain et la spécialisation des espaces favorisent un usage systématique de la voiture.

### La répartition de la population

La répartition de la population dans une zone urbaine donnée influence les parts modales.

Plus le poids démographique de la ville-centre est élevé, plus la part des 3 modes vertueux est élevée dans le pôle urbain et l'aire urbaine.

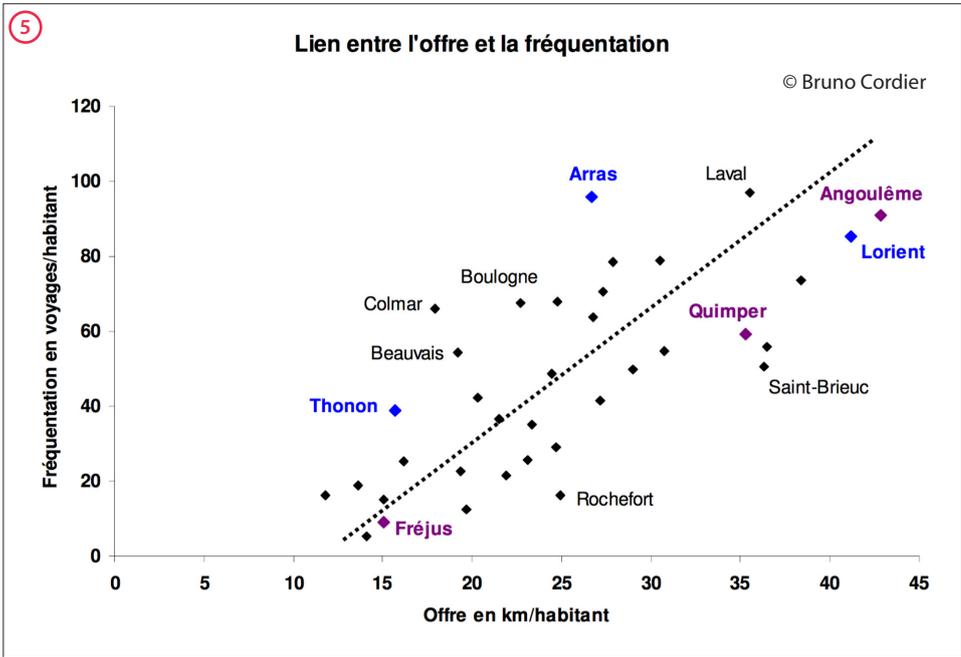
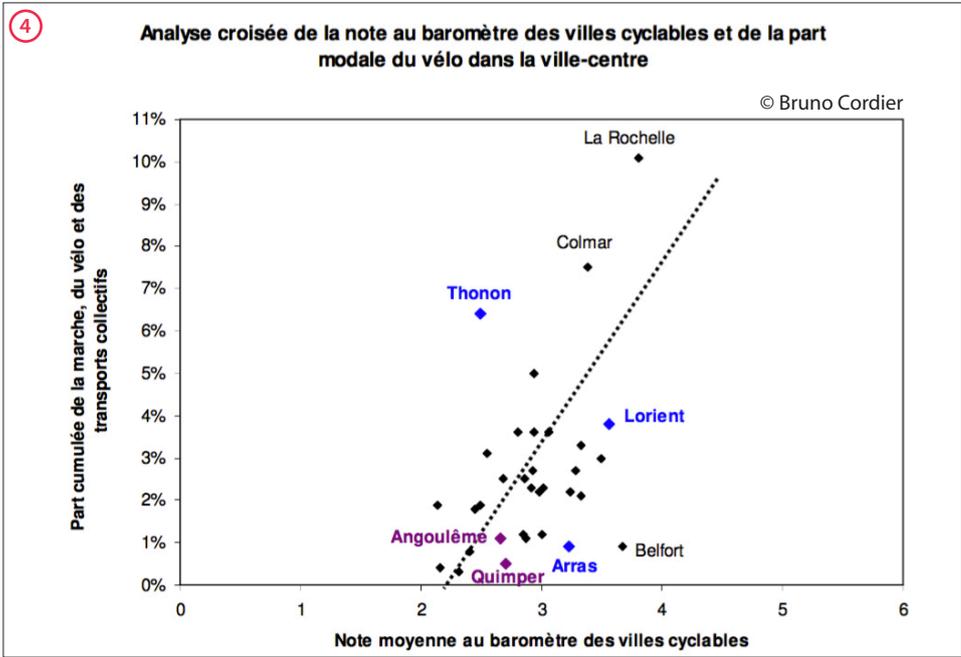
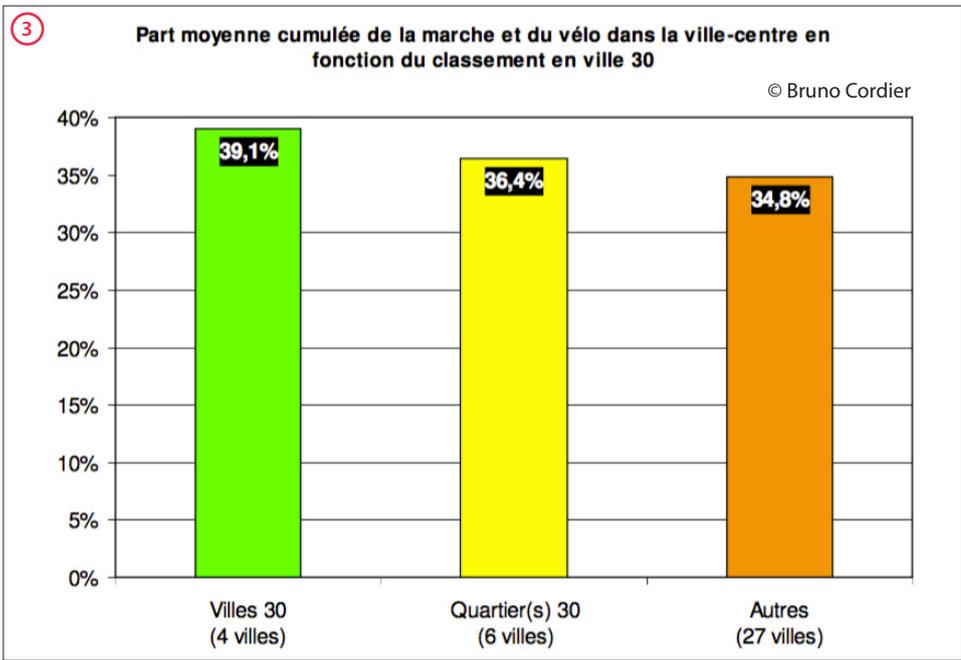
Si ce poids est faible, l'usage de la voiture se renforce, essentiellement au détriment de la marche.



### Une répartition très diversifiée

Dans les pôles urbains, en moyenne 58 % des habitants résident dans la ville-centre et 42 % en banlieue. Mais à La Roche-sur-Yon, Arles, Carcassonne et Beauvais, la ville-centre regroupe plus de 90 % de la population. Par contre le poids de la banlieue dépasse 70 % à Montbéliard et Maubeuge.

Dans les aires urbaines, en moyenne 37 % des habitants résident dans la ville-centre, 27 % dans la banlieue et 36 % dans la couronne périurbaine. Mais 3 villes n'ont pas de couronne périurbaine : Arles, Fréjus et Sète ; à Draguignan, Maubeuge et Thonon, plus de 80 % de la population habite le pôle urbain. Inversement, 6 couronnes périurbaines sont plus peuplées que le pôle urbain, à La Roche-sur-Yon (56 %), Beauvais, Niort, Saintes, Bourg-en-Bresse et Carcassonne.



**Le stationnement automobile**

Limiter le nombre de places de stationnement automobile sur l'espace public (ou en ouvrage), en augmenter le coût et faire respecter la réglementation permet de réguler l'usage de la voiture et favorise l'usage des autres modes.

Ces actions sont encore peu mises en œuvre dans les villes moyennes mais, là où elles le sont, elles sont particulièrement efficaces.

**La vitesse automobile autorisée**

Une vitesse automobile limitée à 30 km/h (« la ville 30 », appelée aussi « la ville apaisée », graphique 3 ci-contre) favorise l'usage de la marche et du vélo.

Il en est, bien sûr, de même d'un bon partage de la voirie entre les différents modes de déplacement.

La part totale des 3 modes vertueux atteint 39,1 % dans les 4 villes où le 30 km/h a été adopté. Elle n'est que de 36,4 % dans les 6 où il n'a été adopté que dans certains quartiers, et de 34,8 % dans les 27 autres villes considérées.

**La politique piétonne**

La prise en compte des piétons dans les aménagements de la voirie et le soin apporté aux détails facilitent leurs déplacements. C'est le cas, en particulier, de la lutte contre le stationnement sauvage, qui constitue la principale entrave à leur progression, de l'élargissement des trottoirs et d'une bonne visibilité au voisinage des passages piétons.

**L'offre cyclable**

La part modale du vélo est fonction du nombre et de la qualité des aménagements cyclables.

Dans la ville-centre, elle croît avec la note attribuée au vélo dans le baromètre des villes cyclables (graphique 4) de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

**L'offre de transport collectif**

La fréquentation du réseau urbain varie linéairement avec l'offre chiffrée en km parcourus par les bus et par habitant. Elle est proche de 100 voyages par an et par habitant à Arras, Laval, Angoulême et Lorient (graphique 5).

Elle augmente aussi avec la densité démographique de l'agglomération et, bien entendu, avec la qualité de l'offre (fréquence de passage des bus, amplitude horaire du service...).

### La motorisation des ménages

La part modale des 3 modes vertueux est d'environ 50 % à Arras et Lorient où le nombre de voitures par ménage est inférieur à 1, et de 25 % à Fréjus où ce nombre est de 1,2.

Thonon est un cas particulier : le niveau de vie et le nombre de voitures par ménage y est élevé, légèrement inférieur à 1,2 mais la part modale des 3 modes vertueux est supérieure à 50 % en raison de la politique locale, assez proche du modèle urbain suisse.

### Les démarches prospectives

La part modale des 3 modes vertueux est plus forte dans les villes ayant adopté une démarche prospective (graphique 6) : Plan de Déplacements Urbains (PDU) obligatoire (cas de 7 villes, 34,5 %) ou volontaire (13 villes, 36,5 %) ou Plan Global de Déplacements (PGD) (9 villes, 37,0 %) que dans les autres (31,0 %).

### La volonté politique

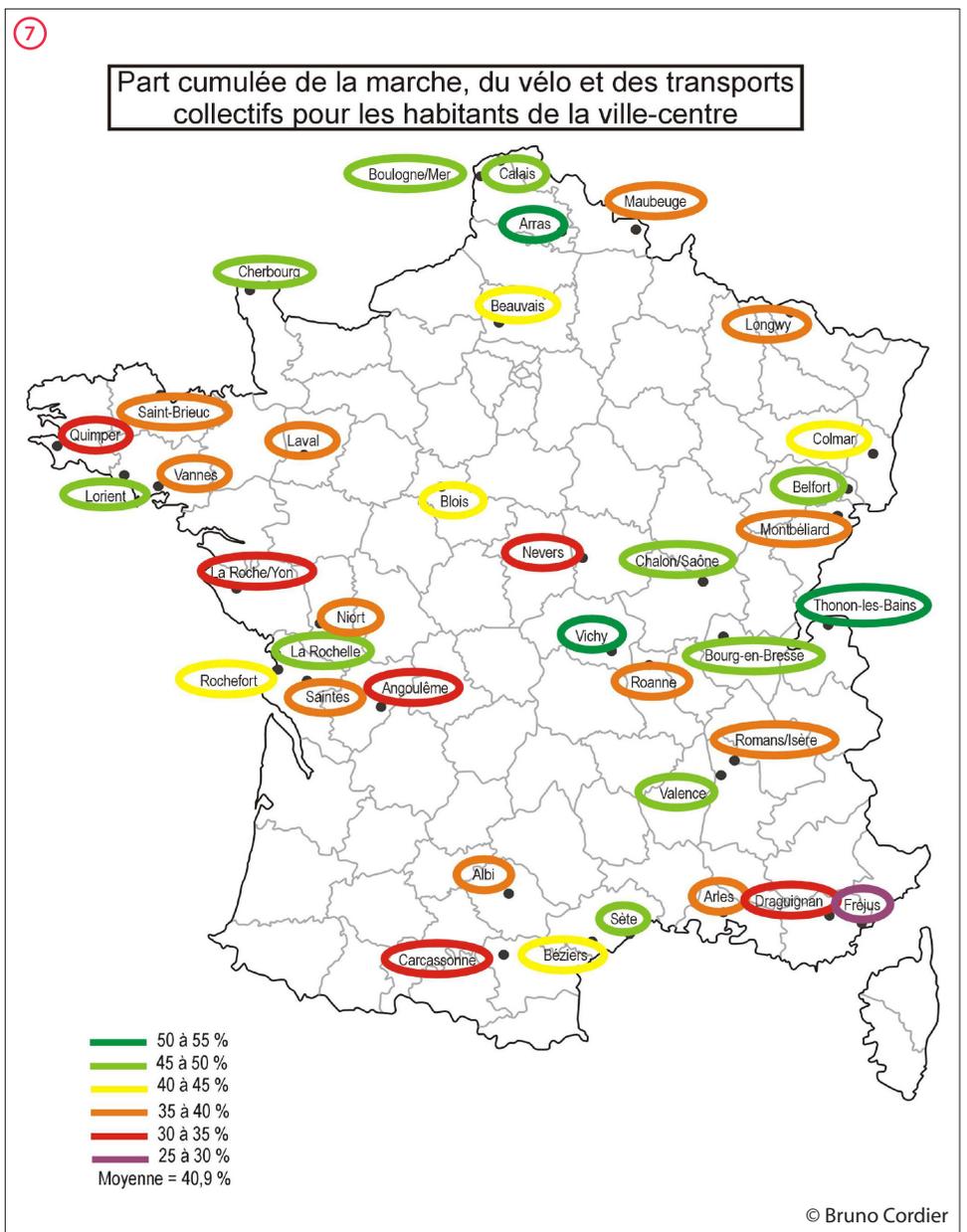
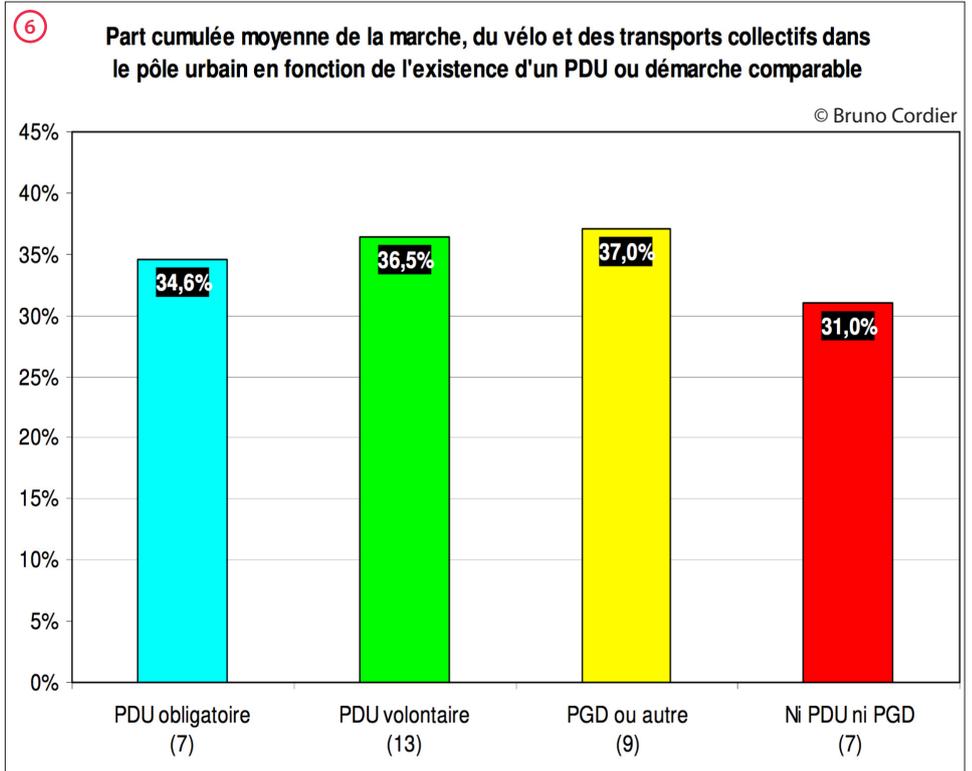
Parmi les facteurs favorables à une réduction de la place de la voiture en ville, Bruno Cordier cite aussi :

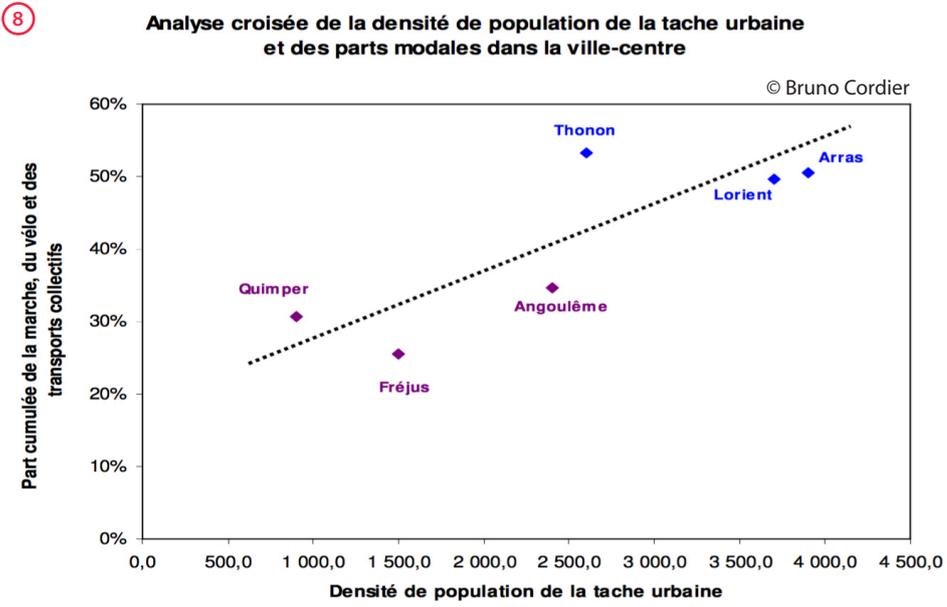
- la volonté politique des élus (urbanisme, partage de la voirie, offre de stationnement et contrôle par la police) ;
- la formation des techniciens ;
- la pratique des modes vertueux par les élus, les techniciens et les agents publics de la collectivité.

Par contre, la part modale des 3 modes vertueux, qu'elle soit élevée ou faible, ne dépend pas de la région à laquelle appartient la ville moyenne (carte 7 ci-contre).

Elle dépend très peu de l'importance de la population (de la ville-centre, du pôle urbain ou de l'aire urbaine) : environ 50 % aussi bien à Thonon qu'à Arras ou Lorient ; inférieure à 35 % aussi bien à Angoulême qu'à Quimper ou Fréjus.

La marche est plus pratiquée dans les villes moyennes les plus petites (les distances y sont courtes), l'usage du vélo et du transport collectif est plus fort dans les plus grandes.





### Un indice synthétique

Afin d'obtenir un classement des 37 villes moyennes suivant la part modale des modes vertueux, Bruno Cordier a pondéré la part de chaque mode par la répartition moyenne de la population (graphique 8) : 37 % dans la ville-centre, 27 % dans la banlieue et 36 % dans la couronne périurbaine (le classement dépend très peu de ces coefficients de la pondération).

Thonon, en tête du classement pour les 3 échelles, est évidemment en tête du

classement général, suivi de Lorient, Sète, Arras, Vichy, La Rochelle, Cherbourg et Boulogne. En queue du classement, on trouve Fréjus, précédé d'Angoulême, Quimper, Draguignan, La Roche-sur-Yon, Nevers, Carcassonne et Albi.

### Les trajets domicile-travail

Ces déplacements ne représentent que 25 % du total mais, ayant lieu majoritairement aux heures de pointe, ils conditionnent le dimensionnement de l'offre (voirie, stationnement, transport collectif).

Pour ces déplacements, l'usage de la voiture est hégémonique, en particulier à l'échelle des aires urbaines. Toutes destinations confondues, hors travail sur place, les parts modales dans les aires urbaines des 37 villes du panel étudié sont en moyenne les suivantes : marche 6 %, vélo et deux-roues motorisés 4 %, transport collectif 5 %, voiture 85 %.

L'usage de la voiture est le moins élevé à Colmar (77 %), Belfort, Sète, Arles et Thonon. Il est le plus élevé à Saintes (89 %), La Roche-sur-Yon, Angoulême, Vannes, Longwy, Saint-Brieuc, Romans et Niort.

### Conclusion

Les leviers suivants sont les plus importants pour maîtriser la voiture :

- l'urbanisme (maîtrise de la périurbanisation, mixité fonctionnelle) ;
- le partage de la voirie ;
- la modération de la vitesse automobile (30 km/h) ; la limitation et le contrôle du stationnement ;
- le développement des aménagements pour piétons et cyclistes, et de l'offre de transport collectif ;
- l'acculturation des élus et techniciens, et la formation des techniciens.

### Précisions

#### La longueur des trajets

Dans les villes moyennes, la longueur moyenne d'un déplacement est d'environ 800 m à pied, 2,4 km à vélo et 5,5 km en transport collectif ou en voiture.

#### L'influence de la densité

Les villes les plus vertueuses (Arras, Lorient, Thonon) sont des villes denses ; les villes les moins vertueuses (Quimper, Fréjus, Angoulême) sont moins denses.

#### Chez nos voisins

La part de la marche et/ou du vélo peut être beaucoup plus élevée dans certaines villes moyennes d'autres pays que dans les meilleures villes moyennes françaises. A Pontevedra (Espagne, 83 000 habitants, FNAUT Infos 233), 60 % des trajets se font à pied, 6 % à vélo et 4 % en transport collectif, soit un total de 70 % pour ces trois modes.

### Commentaires de la FNAUT

Comme l'a montré Pierre-Henri Emangard, toutes les villes se ressemblent en première approximation : même degré de polarisation sur le centre-ville, même tendance à la périurbanisation, même diversité de densités. Elles diffèrent essentiellement par leur superficie, donc par les distances à parcourir, et par leur poids démographique (la forme - circulaire ou allongée - du pôle urbain, le relief, la densité, les coupures éventuelles de la ville jouent aussi un rôle).

Il n'est donc pas surprenant que les remèdes à l'omniprésence de la voiture dans les grandes villes et les villes moyennes soient très analogues : lutte contre l'étalement urbain diffus, développement des offres alternatives à la voiture.

Le problème de fond est le manque de volonté politique des élus. Ces derniers sont en général plus soucieux de ne pas fâcher les automobilistes que de prendre des mesures décisives : blocage de l'implantation des centres commerciaux et des services (publics et privés) en périphérie, partage de la voirie pour faciliter le passage des piétons, cyclistes et transports publics (des bus suffisent en général dans les villes moyennes s'ils disposent de couloirs réservés) et développement des services (fréquence des bus, location de vélos, autopartage...).

L'autopartage favorise la démotorisation et libère de l'espace public, il est à développer dans les villes moyennes ou même plus petites, comme Citiz le fait déjà à Haguenau, Louhans, Millau ou même Pélussin (Loire, 4 000 habitants) ou Mens (Isère, 1500 habitants).

# Tramway, BHNS : lequel est le moins cher ?



A la veille d'élections municipales, le choix entre BHNS et tramway (FNAUT Infos 277) est d'actualité. Soucieux des deniers publics, l'élu ne peut que prêter l'oreille aux constructeurs de BHNS : selon eux, le BHNS est, par km, deux fois moins cher que le tramway. Ou bien, avec le même budget, il pourrait desservir deux fois plus d'habitants. Jean-Marie Beauvais a précisé son analyse du caractère trompeur de cette approche (FNAUT Infos 265).

## Un problème mal posé

On entend souvent dire qu'il faut faire face à un trafic attendu de 20 000, 30 000 ou 40 000 voyages par jour. Se pose alors la question du système le moins cher. Or la fréquentation dépend du système retenu !

Pour l'estimer correctement, il faut partir de la fréquentation actuelle des bus en site non protégé sur le corridor étudié. Avec le tramway (ligne T3 de Lyon, ligne A de Tours), la fréquentation a bien plus augmenté (131 % en moyenne) qu'avec le BHNS (ligne G de Strasbourg, Mettis de Metz) (34 % en moyenne).

L'investissement, pour une ligne de 15 km par exemple, est ensuite estimé en retenant :

- pour l'infrastructure, un coût de 20 M€/km pour le tramway et 10 M€/km pour le BHNS ;

- pour le matériel roulant, un coût de 2,8 M€ par rame de 200 places pour le tramway et de 650 000 € par bus de 110 places pour le BHNS.

Pour que la comparaison soit juste, on suppose que la fréquence de passage et la vitesse commerciale sont les mêmes dans les deux cas (6 minutes à l'heure de pointe, 19 km/h). le nombre de rames à acquérir est donc le même : 22. La différence de capacité des rames s'explique, le tramway devant faire face à un trafic plus important que le BHNS.

L'investissement initial est donc de 354 M€ pour le tramway et 164 M€ pour le BHNS : la dépense est donc bien deux fois plus élevée pour le tramway (tableau 1 ci-dessous).

## Penser à long terme

Il ne faut cependant pas en rester à l'investissement initial, mais prendre

en compte toutes les dépenses à prévoir pendant la durée de vie du système, supposée ici de 50 ans : investissements de renouvellement et dépenses d'exploitation.

Les investissements de renouvellement portent à la fois sur l'infrastructure et sur le matériel roulant. A Nantes, équipée d'un tramway depuis 1985, il a fallu renouveler la voie sur plusieurs tronçons.

Dans le cas du BHNS, on constate assez vite un ornierage de la plateforme, dû au passage répété des véhicules au même endroit : le phénomène est particulièrement net en sortie de station.

Le matériel roulant doit lui aussi être renouvelé : pour le tramway, on peut retenir une durée de vie de 35 ans si les rames bénéficient d'une révision à mi-vie ; pour le BHNS, on ne peut espérer conserver le même matériel plus de 15 ans.

## Définitions

Le **tramway** est un véhicule ferroviaire adapté à la circulation sur voirie et non soumis au code de la route. Le matériel roulant offre une grande capacité et il est même possible de coupler deux rames ; le confort et l'accessibilité sont très bons.

Les réalisations du **BHNS** sont diverses, il n'y a pas de définition unique. Le véhicule est un autobus ou un trolleybus. Dans le cas optimal du Busway de Nantes, la fréquence est de 3 minutes en heure de pointe, l'amplitude horaire va de 5 h à minuit, le bus dispose d'un site propre sur la quasi-totalité du tracé et de priorités aux carrefours.

	Tramway	BHNS	Unité
Fréquentation avant la mise en service du TCSP	6,0	6,0	Millions de voyages par an
Effet TCSP	131%	34%	Augmentation de la fréquentation
<b>Fréquentation après la mise en service du TCSP</b>	<b>13,9</b>	<b>8,0</b>	<b>Millions de voyages par an</b>
Investissement en infrastructure	300	150	M€ 2015
Investissement en matériel roulant	54	14	M€ 2015
<b>Investissement initial</b>	<b>354</b>	<b>164</b>	<b>M€ 2015</b>

Les dépenses d'exploitation comportent les coûts de fonctionnement (conduite, maintenance, énergie), soit 8 €/km parcouru pour le tramway et 6 €/km parcouru pour le BHNS, et des frais financiers pour lesquels on a retenu un taux de 2% par an.

En additionnant tous les coûts (investissement initial, renouvellement, fonctionnement et frais financiers), on obtient le coût global annualisé : 33,8 M€ pour le tramway et 21,3 M€ pour le BHNS. Le BHNS présente un coût moindre que le tramway : les coûts ne sont plus dans un rapport de 1 à 2, mais de 1 à 1,6.

### Le coût global par voyage

La dernière étape du calcul n'est pas la moindre, elle concerne le coût global par voyage. Cette notion est pour nous le bon critère à utiliser pour choisir entre les deux types de TCSP en concurrence.

	Tramway	BHNS	Unité
Investissement initial annualisé	7,1	3,3	M€ 2015
Investissement de renouvellement	2,2	1,7	M€ 2015
Coûts d'exploitation et frais financiers par an	24,5	16,3	M€ 2015
Fréquentation annuelle	13,9	8,0	Millions de voyages par an
<b>Coût global par voyage</b>	<b>2,44</b>	<b>2,65</b>	<b>€ 2015 par voyage</b>

© J.-M. Beauvais

En divisant le coût global annualisé par le nombre annuel de voyages, on constate que le coût global par voyage est de 2,44 € dans le cas du tramway et de 2,65 € dans le cas du BHNS (tableau 2 ci-dessus). La différence n'est pas très importante mais elle est en faveur du tramway, ce qui va clairement à l'encontre de ce que les élus entendent habituellement.

Dans le cas du tramway, les recettes sont plus élevées puisque la fréquentation est plus élevée, mais la recette par voyage est la même.

En conclusion, si on ne se limite pas à l'investissement initial mais si on prend en compte tous les coûts auxquels il faudra faire face pendant la durée de l'exploitation, et si on les rapporte au nombre de voyageurs transportés, c'est-à-dire au service rendu à la population, le tramway n'est pas plus coûteux que le BHNS. Le coût est même inférieur (tableau 2) !

Bien entendu, le BHNS a son créneau, celui des trafics plus faibles.

**Jean-Marie Beauvais, président de l'Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine (ADTT) ■**

## Des transports gratuits dans les petites villes ?



Trolleybus de Bologne © Pieye Trains

**La FNAUT a exprimé de longue date son hostilité au principe de la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 230, 268, 275, 278), principalement en raison du risque de paupérisation du transport public qu'elle implique.**

C'est ainsi qu'à Bologne, la gratuité a été abandonnée à cause de son coût jugé excessif : c'est seulement quelques décennies plus tard que la ville a retrouvé une capacité d'investissement et a pu mettre en place un réseau de transport modèle.

Mais Bologne est une grande ville. La gratuité serait-elle pertinente dans

les petites villes ? Le risque de paupérisation du transport public est analogue car, si la satisfaction des besoins exige des investissements plus modestes, les coûts d'exploitation restent élevés. Or les ressources financières d'une petite ville sont particulièrement limitées : l'offre y est généralement très médiocre.

Instaurée il y a 9 ans, la gratuité à Manosque (22 000 habitants) et Gréoux-les-Bains (2 500) vient d'être abandonnée par la communauté d'agglomération Durance - Lubéron - Verdon : trop coûteuse et inéquitable (les

transports étaient restés payants dans les autres communes de la communauté et l'extension de la gratuité était impossible financièrement). Le tarif est dorénavant de 1 € par voyage, l'abonnement mensuel est de 30 €.

A Bar-le-Duc (36 000 habitants), la gratuité du réseau a été instaurée pour les résidents en 2008. Elle a été abandonnée 6 ans plus tard.

Curieusement, les défenseurs de la gratuité ne parlent jamais de ces villes, françaises ou étrangères, qui ont abandonné la gratuité en raison de son coût excessif. De grandes villes - Bologne, Castillon de la Plana, Sheffield, Hasselt - mais aussi diverses petites villes d'Allemagne, de République Tchèque et de Suède.

Rappelons l'analyse de Michel Quiddort (FNAUT Infos 274) : « en introduisant la gratuité sur les petits réseaux et en n'assurant qu'un service médiocre, on renforce la fracture territoriale entre ces petites villes et les métropoles où les habitants peuvent disposer d'un niveau élevé de service et où les réseaux arrivent à grignoter peu à peu la part de marché de la voiture ».

**Jean Sivardière ■**

## Urgence climatique

Le secteur des transports est responsable de 31 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 95 % en provenance de la route (chiffres 2018). De nombreux citoyens sont aujourd'hui très inquiets face au réchauffement climatique et sont prêts à changer leurs habitudes de déplacement.

Le réchauffement climatique se traduit en particulier par des canicules, qui seront à l'avenir « de plus en plus précoces, fréquentes, intenses et prolongées » selon Jean Jouzel, climatologue ancien vice-président du GIEC.

La fonte du pergélisol des parois montagneuses, la multiplication des « épisodes méditerranéens » et la montée du niveau des mers constituent une menace sérieuse (éboulements, inondations) pour les infrastructures de transport : voies ferrées (ligne de Maurienne, ligne Montpellier-Perpignan) et routes.

Plus on attendra pour s'attaquer au réchauffement climatique, plus la planète se réchauffera rapidement et plus le coût économique de ses conséquences sera élevé.

Or de nombreuses décisions peuvent être prises rapidement par l'Etat et les collectivités territoriales sans exiger des contraintes insupportables par la population ou les entreprises.

Elles seraient peu coûteuses, certaines même rapporteraient de l'argent utilisable pour investir davantage dans les réseaux urbains et ferroviaires (accorder à tous les bus des couloirs réservés et des priorités aux carrefours, introduire le péage urbain).

Suivons donc l'exemple de certains de nos voisins européens.

- L'Allemagne va accentuer sa taxation des billets d'avion (elle passera de 7,5 à 13 € pour un vol court-courrier, contre seulement 1,5 € en France) et son taux de TVA sur les billets « grandes lignes » sera abaissé de 19 % à 7 %, taux déjà en vigueur pour les trajets jusqu'à 50 km.

- Quant aux Pays-Bas, dans le cadre d'une politique environnementale particulièrement volontariste, ils viennent de réduire de 130 à 100 km/h la vitesse maximale autorisée de 6h à 19h sur leurs autoroutes afin d'économiser le pétrole et de réduire la pollution de l'air.

Jean Sivardière ■

Riche actualité pour le vélo  
en cette fin d'année !

© Pixabay

## LOM : des avancées

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été adoptée. Certes il reste à écrire les décrets d'application mais de notables avancées y sont inscrites en faveur du vélo, à commencer par sa reconnaissance comme un mode de transport à part entière, après deux ans d'efforts. A noter que plus de 10% des amendements proposés concernaient le sujet vélo-déplacement...

La loi s'engage enfin pour un véritable système vélo. Citons notamment :

- l'apprentissage systématisé de la mobilité à vélo avant l'entrée au collège,
- la réalisation de réseaux cyclables complets, continus et sécurisés y compris hors agglomérations,
- la lutte contre le vol et le recel de vélo, en rendant obligatoire l'identification des vélos neufs à partir de 2021,
- la mise en place facilitée de stationnement sécurisé dans les copropriétés
- l'amélioration de la complémentarité vélo/train et vélo/autocar, notamment la création d'obligations en termes de stationnement sécurisé dans les gares et les pôles multimodaux, à l'horizon 2024, ainsi que sur le transport des vélos dans les trains et dans les cars,
- la création d'un « forfait mobilités durables », une prime vélo défiscalisée jusqu'à 400 euros par an, outil d'incitation à la transition écologique des salariés pour leurs employeurs, lesquels discuteront dorénavant de la mobilité lors des négociations annuelles obligatoires,
- l'obligation d'accompagner les publicités automobiles d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives et partagées.

On regrettera toutefois que la loi n'ait pas été plus ambitieuse, notamment sur le savoir-rouler à vélo (dont le financement n'est pas assuré), sur le forfait mobilités (qui n'est que facultatif), sur l'emport des vélos dans les trains (un décret doit préciser quels trains et

combien de places...), sur le budget vélo (50 millions par an alors 200 étaient nécessaires pour ambitionner de rattraper l'énorme retard de la France à cet égard), sur la lutte contre le fléau des cyclistes tués par des poids-lourds...

Développement  
des infrastructures

Dans nos villes, le vélo fait parler de lui : le succès d'aménagements de qualité comme rue de Rivoli à Paris, la mise en place de « Réseaux Express Vélo », des Plans vélo substantiels à Bordeaux, Toulouse... Face aux problèmes de congestion urbaine, de pollution de l'air, et à l'image de villes comme Copenhague ou Amsterdam, certains élus ont investi dans des infrastructures de qualité permettant une augmentation sensible du nombre d'utilisateurs.

## Elections municipales

Grâce à la dynamique #JeSuisUnDesDeux (en réaction à un élu qui ne jugeait « pas utile d'investir pour deux vélos »), devenue une mobilisation nationale de plus de 5000 cyclistes le 10 novembre, le vélo s'est clairement positionné comme un enjeu central des prochaines élections municipales. La seconde édition du baromètre Parlons vélo des villes cyclables, avec plus de 170 000 réponses, confirme massivement l'appétence des Français pour un véritable système vélo... Il ne pourra pas être absent des programmes !

**N'oubliez pas le 20e Congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)**, qui se tiendra à Bordeaux les 6 et 7 février prochain, qui remettra les prix du Baromètre Parlons vélo des villes cyclables et fera le point sur la mise en place du « Système vélo : du local au global ».

Gilles Laurent  
FNAUT Hauts-de-France ■



# Le nouveau réseau de bus d'Amiens et son BHNS

## Des usagers déçus et lésés

En résumé, beaucoup de bruit pour pas grand chose de mieux...

### Débat et marketing politique intenses sur les choix de TCSP

Après le choix d'Amiens-Métropole en 2013 de créer une ligne nord-sud de tramway, contesté par l'opposition et les commerçants, l'alternance politique de 2014 a conduit à l'abandon du projet et au choix de réaliser 4 lignes de Bus à Haut Niveau de Service, dont trois électriques. Celles-ci étaient sensées améliorer les 4 LIANES créées en 2013 dont le niveau élevé de service (fréquence à 10 minutes, 12 km de site propre, amplitude de 5h à minuit) donnait satisfaction et a permis la relance de la fréquentation du bus, même si le manque de sites propres ne permettait pas de garantir les horaires aux heures de pointe.

L'objectif affiché dans le cahier des charges du projet de BHNS était d'améliorer la vitesse commerciale de 14 ou 15 km/h à 18 ou 20 km/h et la fréquence de 10 minutes à 6 ou 8 minutes, mais aussi de préserver un maximum de places de stationnement

sur voirie et de maintenir, voire augmenter la capacité des carrefours.

### Les résultats

En 2017, à l'issue des études, le projet est lancé malgré les critiques convergentes des services de l'Etat, du Comité des Usagers des Bus et du commissaire enquêteur sur la faible ambition du projet final en termes de sites propres, de vitesse commerciale (16,4 à 17,4 km/h) et de fréquence (10 minutes en journée et 8 minutes pendant 2 heures le matin et 2 heures le soir). L'autorité environnementale considère qu'avec un tel projet, la prévision de report modal de 5% des déplacements de la voiture vers le bus est surévalué.

Seulement 44% des lignes est en site propre (environ 22 km dont la moitié en voie mutualisée bidirectionnelle et dont 12 km existaient déjà pour les LIANES).

Le dialogue est quasi absent concernant les insuffisances des sites propres, la suppression arbitraire

d'arrêts de bus et la réduction du réseau complémentaire.

En mai 2019 la mise en service du nouveau réseau provoque un grand désordre avec une très nette dégradation du niveau de service. Les performances du BHNS se révèlent inférieures à celles des LIANES, même après trois mois de tentatives d'ajustement (fréquence de 11 à 15 minutes avec des retards quotidiens dépassant souvent 1 heure).

Le réseau complémentaire a vu sa fréquence souvent divisée par deux (un bus toutes les heures dans certains quartiers en dehors des heures de pointe) car le budget transport a été revu à la baisse et l'offre réduite.

### Des dysfonctionnements

Les dysfonctionnements se multiplient jusqu'à aujourd'hui:

- bus électriques et bornes de recharge en panne sans solutions de remplacement, régulation des feux pas prête, erreurs d'aménagement contraignant les bus ;
- persistance de retards de bus dans les embouteillages aux heures de pointe, là où il n'y a pas de site propre.

Parallèlement est mise en place une nouvelle tarification dite « solidaire » qui supprime la gratuité pour les personnes âgées non imposables et les demandeurs d'emploi et crée une tarification progressive en fonction des revenus. De nombreux retraités en dessous du seuil de pauvreté se retrouvent à payer plein tarif (abonnement mensuel à 29 € et annuel à 304,80 €).

**Comité des Usagers des Bus d'Amiens-Métropole**



# « Une économie européenne propre et durable qui ne met personne de côté »

C'est avec cette formule que la Présidente de la nouvelle Commission européenne, Ursula von der Leyen, s'est engagée à lancer, dans les 100 jours suivant sa prise de fonctions, un « Green Deal » à l'échelle de l'Union européenne. Au programme, ambitieux : une transition accélérée destinée à supprimer les émissions de carbone et à renverser la spirale du désastre écologique, tout en garantissant la progression de la justice sociale.

Objectif, une Europe neutre en carbone en 2050. Aux commandes, deux Vice-présidents de la Commission : l'un, néerlandais, Frans Timmermans, responsable du « Green Deal », chargé d'aboutir dès 2030 à une réduction de 50% des émissions de carbone de l'Union, d'engager celle-ci vers une pollution zéro et à mettre en place une économie circulaire ; le second, le Letton Valdis Dombrowskis, hérite du portefeuille stratégique du financement de la transition verte assortie d'une économie sociale. Ce dernier devra en particulier transformer la Banque Européenne d'Investissement (BEI) en une banque du climat et engager le projet de la Présidente d'un « Plan d'investissement pour une Europe durable », avec à la clé le déblocage de 1 000 milliards d'euros au cours de la prochaine décennie financés par des obligations vertes. La moitié du budget de la BEI devrait rapidement être consacré au financement de projets écologiques.

La tâche est lourde. Elle suppose d'éliminer les législations incohérentes

qui réduiraient l'efficacité de la mise en place du « Green Deal ». Ambition affichée : poursuivre les efforts pour supprimer la règle de l'unanimité, obligatoire pour décider des mesures fiscales à l'intérieur de l'Union. Sont aussi prévues, entre autres, la révision de la directive sur l'Eurovignette pour taxer les poids lourds, un programme d'aides à l'isolation des bâtiments, la réduction des crédits d'émissions alloués aux transports aériens, la refonte des législations forestière et agricole pour les mettre en cohérence avec les objectifs du « Green Deal ».

Manque à ce programme très engagé un volet sur la réduction de la pollution urbaine. Le transport représente à lui seul près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, qui ne diminuent toujours pas. Le moyen le plus rapide, le plus efficace et le plus économique de décarboner la mobilité quotidienne est de promouvoir l'utilisation des transports publics, de la marche à pied et de la bicyclette. Autant de raisons pour que cette

stratégie figure dans le « Green Deal », en y incluant des objectifs chiffrés de réduction des gaz à effet de serre pour le secteur des transports.

Michel Quidort  
Président de la FEV ■

## La France condamnée

Le 24 octobre 2019, la Cour de justice européenne a estimé que la France avait depuis 2012 dépassé « de manière persistante et systématique » les seuils d'émission de dioxyde d'azote émanant des moteurs diesel.

La Commission avait saisi la Cour en 2018 après une décennie d'avertissements restés sans résultat.

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement, les seules émanations de dioxyde d'azote sont responsables de 68 000 décès prématurés par an dans l'Union Européenne.

Le procès a amené la Cour à examiner le cas de 24 zones françaises dont Paris, Lyon, Marseille, Nice et Strasbourg, ainsi que celui de la Vallée de l'Arve en Savoie. Prochain stade de la procédure : des sanctions à l'encontre de la France si elle ne se conforme pas aux réglementations européennes en vigueur en matière d'émissions toxiques.

## L'Allemagne généralise la TVA à taux réduit dans les transports publics



Depuis le 16 octobre 2019, le taux de TVA sur les billets de chemin de fer « grandes lignes » est passé de 19% à 7%. Ce taux de 7% est celui appliqué dans les transports publics ferroviaires et routiers - y compris les transports urbains - de moins de 50 km. La TVA de 19% appliquée à partir de 51 km est appelée à être ramenée à la valeur standard de 7%.

Réaction immédiate à cette décision du Gouvernement allemand relative à la TVA sur les grandes lignes : la compagnie d'autocars Flixbus envisage de réduire de 30% ses services en Allemagne. La DB estime en effet que cette baisse de la TVA va permettre de diminuer de 10% le prix du billet.

## Forum

© Pixabay

## Le péage urbain inversé

La mise en œuvre du péage inversé a été évoquée par la Société du Grand Paris, en tant qu'expérimentation autour de la future ligne 15 Sud, ainsi que par la métropole de Lille.

Mais ce péage dit positif ou inversé (FNAUT Infos 268) n'a pas du tout la même finalité que le péage urbain traditionnel : il ne permet pas d'initier un report modal sur les modes respectueux de l'environnement – vélo et transport collectif – et il coûte à la collectivité au lieu de lui rapporter des ressources réinvestissables dans le transport collectif.

C'est une subvention déguisée aux automobilistes qui permet certes de fluidifier à la marge le trafic en heure de pointe, mais il présente un gain environnemental et socio-économique plus que limité.

Il s'agit donc là d'une mesure traduisant un manque de courage politique et une vision court-termiste par rapport à un véritable péage de zone, tel qu'il est mis en œuvre à Londres ou à Milan.

**Maxime Lafage, Bordeaux** ■

## Le choix BHNS-tramway

Pour chiffrer le coût d'un véritable BHNS, intégralement en site propre, et offrant alors un service comparable au tramway, il faut prendre en compte le coût du site propre routier, y compris la déviation des réseaux de distribution et la réalisation d'une chaussée en béton.

Toutes les voies bus non réalisées en béton se traduisent par un orniérage caractérisé, comme on peut le voir à Paris et dans d'autres villes.

## Grèves dans les transports

**Les réactions de la FNAUT sur le mouvement social contre la réforme des retraites sont à consulter sur notre site web : <https://www.fnaut.fr>**

## Actes du colloque : les déplacements dans les villes moyennes



Organisé le 10 octobre dernier par la FNAUT en liaison avec Villes de France, le colloque a abordé les questions de mobilité dans les villes moyennes et au sein de leurs bassins d'emploi.

La journée a réuni de nombreux experts - notamment Francis Beaucire, Stéphane Chanut (CEREMA), Bruno Cordier (ADETEC) et Geneviève Zembri-Mary (Université Paris

Seine) - et confronté les arguments de représentants d'usagers, de transporteurs et de collectivités lors de deux tables rondes.

**Les actes du colloque sont disponibles en téléchargement depuis le site de la FNAUT : <https://www.fnaut.fr>**

**La brochure papier est disponible sur commande au siège de la FNAUT : 01 35 35 02 83 - [contact@fnaut.fr](mailto:contact@fnaut.fr)**

Lors d'une visite récente à Hambourg, j'ai constaté que les BHNS de cette ville étaient en site propre central en béton et à double voie, dispositif qui les rend très efficaces. Même quand il n'y a pas de site propre, les arrêts, qui supportent les freinages et les accélérations, sont équipés en béton.

En France, on baptise souvent BHNS des opérations cosmétiques qui se limitent parfois, comme à Perpignan, à un simple renouvellement des autobus articulés.

**Alain Richner, pilote du réseau Mobilité urbaine de la FNAUT** ■

## Métrocâble

De manière regrettable, les élus de la métropole grenobloise (PS, EELV) ont donné la priorité au Métrocâble ([www.lametro.fr/91-metrocable.htm](http://www.lametro.fr/91-metrocable.htm)) sur l'extension pourtant urgente du réseau de tramway (FNAUT Infos 273).

Le tracé comporte 6 stations sur 3,7 km. La vitesse moyenne sera de 14 km/h, nettement inférieure à celle du tramway. Le débit sera de 1 500 passagers par heure et par sens, les cabines passeront toutes les 24 sec.

La technique est pertinente : le câble franchira plusieurs coupures urbaines

(l'Isère, le Drac, une autoroute et la voie ferrée Grenoble-Lyon/Valence).

Mais la fréquentation sera faible, estimée à seulement 5 000 voyageurs/jour à la mise en service en 2021 et à 8 500 à plus long terme, lorsque les projets urbains desservis auront été réalisés (vers 2030). Le coût d'investissement est estimé à 60 millions d'euros, soit 16 M€/km.

Certains élus espèrent que le Métrocâble atténuera les embouteillages observés sur l'autoroute A48 à l'entrée de Grenoble. Or l'A48 est perpendiculaire au tracé du Métrocâble...

Le projet grenoblois est à comparer au projet francilien de Câble A-Téléval (FNAUT Infos 276), dont la fréquentation est estimée de 11 000 à 12 000 voyageurs par jour.

**Jean-Yves Guéraud, ADTC-Grenoble** ■

## FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directrice de publication : Christiane Dupart  
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT  
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°280 - ISSN : 0983-172 X  
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative  
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé

**Abonnement papier 1 an (10 numéros) :** Individuels : 19 €

Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €

Prix au numéro : 2 € - Diffusion numérique libre

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél. : 01 43 35 02 83

e-mail : [contact@fnaut.fr](mailto:contact@fnaut.fr)

Internet : <https://www.fnaut.fr>