

Conférence de presse
4 décembre 2020

Les infrastructures après le vote du budget
par Bruno Gazeau, président

Le report modal : un objectif incontournable
par Jean Sivardière, vice-président

Comment réduire vraiment la place de la voiture en ville ?
par Jean Sivardière et Dominique Romann

Infrastructures : où en est-on après le vote du budget

1 - Ce qui est acquis et ce qui n'est qu'esquissé ou retardé dans le budget 2021

1.1 - Ce qui est acquis :

- Les investissements et les travaux de régénération du réseau ferré sont garantis sur 2020 et 2021 pour environ 2,9 M€.
 - o Les péages fret sont compensés à 100% en 2020 et à 50% en 2021. Le 4ème appel à projet des transports urbains pour 450 M€ va être lancé.
 - o Le budget de l'AFITF est complété.
 - o Le fonds vélo est porté à 400 millions d'euros (+ 200 M€).
 - o Le Lyon/Turin est financé dans le budget pour une première annuité de 200 M€ d'euros.
- Ce qui n'était pas financé, l'est désormais pour les années 2020/2021 : glyphosate, passage à niveaux, fret, bruit, accessibilité dans les gares. Autant de sujets lancinants et souvent reportés.
- 700 M€ sont ajoutés pour l'Île de France.

1.2 - Ce qui n'est qu'esquissé ou retardé :

- La compensation des manques à gagner des autorités organisatrices pour le forfait mobilité et la perte des recettes billetterie est financée pour le premier confinement par subvention et avances remboursables, elle ne l'est que très partiellement pour 2021 obligeant les autorités organisatrices à trouver des solutions dans la réduction de l'offre, l'ajustement au niveau de la fréquentation.
- Les trains de nuits, les intercitys, les RER, le FRET se voient attribuer quelques crédits pour des études et pour une réalisation en 2023/2024 qui répondent à des besoins mais ne constituent pas de grands programmes.
- La hausse du forfait mobilité passe de 400 à 500 € mais reste facultative.

2 - La priorité à la route et à la voiture reste une constante des politiques de mobilité depuis des décennies

- De nombreux projets routiers sont en cours ou programmés : contournements de Rouen, Strasbourg, RN 88, A 54 (Salon de Provence), A46, A7, A43 pour une enveloppe de 250 M€ au budget.
- Un malus "poids lourd" avec une limite à 1,8 tonnes qui n'affecte que 3% des ventes est institué.
- Un ensemble de mesures très importantes : bonus écologique, primes à la conversion pour 1,9 MM€ prolongés jusqu'en 2021, déploiement des bornes électriques (500 M€).

Au total on a bien un plan de soutien au ferroviaire alors qu'on a un plan de soutien à Renault et Air France et un plan de relance à l'avion et à la voiture.

3 - les interrogations sur le schéma des infrastructures

3.1- Le scénario LOM mis en œuvre correspond en fait au scénario 1 à hauteur de 2,5M€/an soit 25% de plus que pendant la période 2012/2016, mais analogue à la période 2017/2020 (2,4 M€).

Si le financement du tunnel Lyon/Turin est budgété en 2021, il y a lieu de s'interroger sur la programmation et le financement des voies d'accès qui comprend la modernisation de la voie Dijon-Modane, le CFAL, le nœud ferroviaire Lyonnais. Ces travaux sont programmés de 2028 à 2037 alors qu'ils le sont entre 2023/2027 dans le scénario 2.

Il y a donc bien à revoir la programmation de ces travaux.

3.2 - Il en est de même pour les entrées et sorties de Bordeaux, de Toulouse et des RER métropolitains pour lesquels les crédits d'étude sont disponibles mais dont la programmation devra être avancée.

Il en est de même des investissements en Ile-de-France pour lequel les retards de début et de fin de travaux sont régulièrement annoncés.

Conclusion

Certes la crise sanitaire bouleverse les programmes mais le tournant pour répondre au changement climatique demeure nécessaire et impose que la vision du ferroviaire, épine dorsale des mobilités, soit affirmée et que les conséquences en termes d'investissement et de fiscalité environnementale soient prises en compte.

Rappel

Petites lignes	Fnaut-infos 257
RER métropolitaines	Fnaut-infos 262
Les rapports Duron et Spinetta	Fnaut-infos 264
Transport aérien	Fnaut-infos 278
Lignes Interrégionales	Fnaut-infos 285

Les projets d'infrastructures examinés par le COI - Scénario 1 (2018 - 2037)

AG TDIE 19 juin 2018
Document de travail

1 les projets engagés en 2018-2022

Fer	Route
① EOLE	④0 A63 Arcachon
② NFL*-tranche 1	④1 RCEA Allier Concession
	④2 RCEA Saône-et-Loire tr 2et 3
Fluvial	
⑥ Lys mitoyenne	

2 les projets engagés en 2023-2027

Fer	Route
③ Massy-Valenton	④3 Castres-Toulouse
④ Roissy-Picardie Ph1	④4 A31bis T1
⑤ NFL*-tranche 2	④5 A31bis T3
⑥ LNPn* Phase1 optimisation St-Lazare	④6 Contournement Est de Rouen
⑦ LNPn Phase2 "saut de mouton" St-Lazare	④7 RN154-RN12 (Nonancourt-Allaines)
⑧ LNPCA* Phase 1	
Fluvial	
⑦ MAGEO	

3 les projets engagés en 2028-2032

Fer	Route
⑨ Gare TGV Orly-Pont-de-Rungis	④8 RN 19 Déviation Sud de Langres
⑩ Paris-Gare de Lyon, Bercy et Austerlitz	④9 RN 19 Fayl-Billot
⑪ Roissy-Picardie Ph2	⑤0 A31bis T2
⑫ Modernisation Dijon-Modane	⑤1 A56 Fos-Salon
⑬ GPSO* Phase 1 (AFNT)	⑤2 Aménagements alternatifs A45 (Lyon-Saint-Etienne)
⑭ GPSO Phase 2 (AFSB)	
⑮ LNPn Phase 3 Paris-Mantes	
⑯ LNPCA Phase 2	
⑰ VFCEA*	
⑱ Nantes-Bordeaux	
Fluvial	
③ Bray-Nogent	

4 les projets engagés en 2033-2037

Fer	Route
⑲ GPSO Phase 3 Toulouse-Agen	
⑳ LNMP* Phase 1 Montpellier-Bézier	
㉑ POLT*	
Fluvial	

5 les projets engagés après 2037

Fer	Route
㉒ NFL*-tranche 3	⑤3 A54 (Arles-Sud)
㉓ CFAL* tranche 1	⑤4 Liaison Est-Ouest Avignon T2
㉔ CFAL tranche 2	
㉕ GPSO Ph. 4 Bordeaux-Agen	
㉖ GPSO Ph. 5 Bordeaux-Dax	
㉗ LNMP Ph. 2 Béziers-Perpignan	
㉘ LNPn Ph. 4.1 Rouen-Barentin	
㉙ LNPn Ph. 4.2 Barentin-Yvetot	
㉚ LNPn Ph. 5 Mantes-Evreux	
㉛ LNPn Phase 6 Y de l'Eure	
㉜ LNPCA Phase 3	
㉝ LNPCA Phase 4	
Fluvial	

Les projets hors du champ du COI

Fer	Fluvial
③5 CDG Express	③6 Seine-Nord
③7 Tunnel Lyon-Turin	
③8 Paris-Clermont	



Janvier 2018

Réseau existant

- Ligne à grande vitesse
- Ligne classique électrifiée
- Ligne classique non électrifiée

Projets COI

Projets lancés pendant la période :

- 2018-2022
- 2023-2027
- 2028-2032
- 2033-2037
- Projets lancés au-delà de 2037

Nœud ferroviaire / pôle d'échange multimodal majeur

Halte ou terminus ferroviaire / pôle d'échange

Routier

Réseau existant

- Grand axe national ou international existant
- Autre grand axe existant
- Autre liaison nationale ou interrégionale existante

Projets COI

Projets lancés pendant la période :

- 2018-2022
- 2023-2027
- 2028-2032
- 2033-2037
- Projets lancés au-delà de 2037

Fluvial

Réseau existant

- Grand gabarit (bateaux de 1 000 à 3 000 tonnes)
- Gabarit intermédiaire (bateaux de 400 à 1 000 tonnes)
- Petit gabarit (bateaux de 250 à 400 tonnes)

Projets COI

Projets lancés pendant la période :

- 2018-2022
- 2023-2027
- 2028-2032
- 2033-2037
- Projets lancés au-delà de 2037

Métropole qui fait l'objet d'un uncart spécifique

Source : Mobilités des territoires ; rapport aux législateurs et préparé l'avenir, rapport du COI, janvier 2018.



(*) NFL : Noeud Ferroviaire Lyonnais
 LNPn : Ligne Nouvelle Paris-Normandie
 LNPCA : Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur
 GPSO : Grand Projet du Sud-Ouest
 LNMP : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
 CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
 VFCEA : Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
 POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Les projets d'infrastructures examinés par le COI - Scénario 2 (2018 - 2037)

AG TDIE 19 juin 2018
Document de travail



Les projets hors du champ du COI

- Fer**
- ② CDG Express
 - ③ Tunnel Lyon-Turin
 - ④ Paris-Clermont
- Fluvial**
- ⑤ Seine-Nord



1 les projets engagés en 2018-2022

- Fer**
- ① EOLE
 - ② Massy-Valenton
 - ③ Roissy-Picardie Ph1
 - ④ NFL*-tranche 1
 - ⑤ GPSO* Phase 1 (AFNT)
 - ⑥ GPSO Phase 2 (AFSB)
 - ⑦ LNPN* Phase1 optimisation St-Lazare
 - ⑧ LNPCA* Phase 1
 - ⑨ POLT*
 - ⑩ VFCEA*
 - ⑪ Nantes-Bordeaux
- Route**
- ⑫ Castres-Toulouse
 - ⑬ A63 Arcachon
 - ⑭ Contournement Est de Rouen
 - ⑮ RCEA Allier Concession
 - ⑯ RCEA Saône-et-Loire tr 2et 3
- Fluvial**
- ⑰ Lys mitoyenne

2 les projets engagés en 2023-2027

- Fer**
- ⑫ Roissy-Picardie Ph2
 - ⑬ NFL*-tranche 2
 - ⑭ Modernisation Dijon-Modane
 - ⑮ LNPN Phase2 "saut de mouton" St-Lazare
 - ⑯ LNPN Phase 3 Paris-Mantes A45 (Lyon-Saint-Etienne)
- Route**
- ⑰ A31bis T1
 - ⑱ A31bis T2
 - ⑲ A31bis T3
 - ⑳ RN154-RN12 (Nonancourt-Allaines)
 - ㉑ Aménagements alternatifs A45 (Lyon-Saint-Etienne)
- Fluvial**
- ㉒ MAGEO

3 les projets engagés en 2028-2032

- Fer**
- ⑰ Gare TGV Orly-Pont-de-Rungis
 - ⑱ Paris-Gare de Lyon, Bercy et Austerlitz
 - ⑲ NFL*-tranche 3
 - ㉒ GPSO Ph. 3 Toulouse-Agen
 - ㉓ LNMP* Ph. 1 Montpellier-Béziers
 - ㉔ LNPN Ph. 4.1 Rouen-Barentin
 - ㉕ LNPCA Phase 2
- Route**
- ⑳ RN 19 Déviation Sud de Langres
 - ㉑ RN 19 Fayl-Billot
 - ㉒ A54 (Arles-Sud)
 - ㉓ A56 Fos-Salon
- Fluvial**
- ㉔ Bray-Nogent

4 les projets engagés en 2033-2037

- Fer**
- ㉔ GPSO Ph. 4 Bordeaux-Agen
 - ㉕ LNMP Ph. 2 Béziers-Perpignan
 - ㉖ LNPN Ph. 4.2 Barentin-Yvetot
 - ㉗ LNPN Ph. 5 Mantes-Evreux
 - ㉘ LNPCA Phase 3
- Route**
-
- Fluvial**
-

5 les projets engagés après 2037

- Fer**
- ㉘ GPSO Ph. 5 Bordeaux-Dax
 - ㉙ LNPN Phase 6 Y de l'Eure
 - ㉚ LNPCA Phase 4
- Route**
- ㉛ Liaison Est-Ouest Avignon T2
- Fluvial**
-

- Janvier 2018
Ferroviaire
- Réseau existant
- Ligne à grande vitesse
 - Ligne classique électrifiée
 - Ligne classique non électrifiée
- Projets COI
- Projets lancés pendant la période :
- 2018-2022
 - 2023-2027
 - 2028-2032
 - 2033-2037
 - Projets lancés au-delà de 2037
- Nœud ferroviaire / pôle d'échange multimodal majeur
 - Halte ou terminus ferroviaire / pôle d'échange

- Routier
- Réseau existant
- Grand axe national ou international existant
 - Autre grand axe existant
 - Autre liaison nationale ou interrégionale existante
- Projets COI
- Projets lancés pendant la période :
- 2018-2022
 - 2023-2027
 - 2028-2032
 - 2033-2037
 - Projets lancés au-delà de 2037

- Fluvial
- Réseau existant
- Grand gabarit (bateaux de 1 000 à 3 000 tonnes)
 - Gabarit intermédiaire (bateaux de 400 à 1 000 tonnes)
 - Petit gabarit (bateaux de 250 à 400 tonnes)
- Projets COI
- Projets lancés pendant la période :
- 2018-2022
 - 2023-2027
 - 2028-2032
 - 2033-2037
 - Projets lancés au-delà de 2037
- Metropole qui fait l'objet d'un encadré spécifique

Source : Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir, rapport du COI, janvier 2018.

(*) NFL : Noeud Ferroviaire Lyonnais
LNPN : Ligne Nouvelle Paris-Normandie
LNPCA : Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur
GPSO : Grand Projet du Sud-Ouest
LNMP : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
VFCEA : Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Les projets d'infrastructures examinés par le COI - Scénario 3 (2018 - 2037)

AG TDIE 19 juin 2018
Document de travail



- Janvier 2018**
Ferroviaire
- Réseau existant
- Ligne à grande vitesse
 - Ligne classique électrifiée
 - Ligne classique non électrifiée
- Projets COI
- Projets lancés pendant la période :
- 2018-2022
 - 2023-2027
 - 2028-2032
 - 2033-2037
- Projets lancés au-delà de 2037
- Nœud ferroviaire / pôle d'échange multimodal majeur
 - Halte ou terminus ferroviaire / pôle d'échange
- Routier
- Réseau existant
- Grand axe national ou international existant
 - Autre grand axe existant
 - Autre liaison nationale ou interrégionale existante
- Projets COI
- Projets lancés pendant la période :
- 2018-2022
 - 2023-2027
 - 2028-2032
 - 2033-2037
- Projets lancés au-delà de 2037
- Fluvial
- Réseau existant
- Grand gabarit (bateaux de 1 000 à 3 000 tonnes)
 - Gabarit intermédiaire (bateaux de 400 à 1 000 tonnes)
 - Petit gabarit (bateaux de 250 à 400 tonnes)
- Projets COI
- Projets lancés pendant la période :
- 2018-2022
 - 2023-2027
 - 2028-2032
 - 2033-2037
- Projets lancés au-delà de 2037
- Metropole qui fait l'objet d'un encart spécifique

Les projets hors du champ du COI

- Fer**
- CDG Express
 - Tunnel Lyon-Turin
 - Paris-Clermont
- Fluvial**
- Seine-Nord

Les projets engagés en 2018-2022

- Fer**
- EOLE
 - Massy-Valenton
 - Roissy-Picardie Ph1
 - Roissy-Picardie Ph2
 - NFL-tranche 1
 - NFL-tranche 2
 - Modernisation Dijon-Modane
 - GPSO* Phase 1 (AFNT)
 - GPSO Phase 2 (AFSB)
 - LNPN* Phase1
 - LNPCA* Phase 1
 - POLT*
 - VFCEA*
 - Desserte ferroviaire de l'Aéroport Bâle-Mulhouse
 - CFAL* tranche 1
 - Nantes-Bordeaux
- Route**
- Castres-Toulouse
 - A63 Arcachon
 - Contournement Est de Rouen
 - RCEA Ailler Concession
 - RCEA Saône-et-Loire Tr 2et 3
 - A56 Fos-Salon
 - Liaison Est-Ouest Avignon T2
- Fluvial**
- Lys mitoyenne

2 les projets engagés en 2023-2027

- Fer**
- Gare TGV Orly-Pont-de-Rungis
 - Paris-Gare de Lyon, Bercy et Austerlitz
 - NFL-tranche 3
 - GPSO Ph. 3 Toulouse-Agen
 - GPSO Ph. 4 Bordeaux-Agen
 - LNMP* Ph. 1 Montpellier-Béziers
 - LNPN Phase2 "saut de mouton" St-Lazare
 - LNPN Phase 3 Paris-Mantes
 - LNPN Ph. 4.1 Rouen-Barentin
 - LNPN Ph. 4.2 Barentin-Yvetot
 - LNPCA Phase 2
 - CFAL tranche 2
- Route**
- RN 19 Déviation Sud de Langres
 - RN 19 Fayl-Billot
 - A31bis T1
 - A31bis T2
 - A31bis T3
 - A54 (Arles-Sud)
 - RN154-RN12 (Nonancourt-Aillaines)
 - Aménagements alternatifs A45 (Lyon-Saint-Etienne)
- Fluvial**
- MAGEO

3 les projets engagés en 2028-2032

- Fer**
- LNMP Ph. 2 Béziers-Perpignan
 - LNPN Ph. 5 Mantes-Evreux
 - LNPN Phase 6 Y de l'Eure
 - LNPCA Phase 3
 - LNPCA Phase 4
- Route**
- Bray-Nogent
- Fluvial**
- Bray-Nogent

4 les projets engagés en 2033-2037

- Fer**
- GPSO Ph. 5 Bordeaux-Dax
 - Électrification Paris-Troyes
- Route**
- Bray-Nogent
- Fluvial**
- Bray-Nogent

5 les projets engagés après 2037

- Fer**
- GPSO Ph. 5 Bordeaux-Dax
 - Électrification Paris-Troyes
- Route**
- Bray-Nogent
- Fluvial**
- Bray-Nogent

(*) NFL : Noeud Ferroviaire Lyonnais
LNPN : Ligne Nouvelle Paris-Normandie
LNPCA : Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur
GPSO : Grand Projet du Sud-Ouest
LNMP : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan
CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
VFCEA : Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Source : Mobilis du quotidien - répondre aux urgences et préparer l'avenir, rapport du COI, janvier 2018.



VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°6 - Mai 2019



FNAUT AURA

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations.

Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

La FNAUT poursuit deux objectifs complémentaires : faciliter les déplacements de tous et promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable.

La FNAUT AuRA fédère 27 associations d'usagers des transports réparties sur toute la région.

Contact :

Anne-Marie Ghemard
fnaut.aura@gmail.com
<http://fnaut-aura.fr/>

CAHIER D'ACTEUR

La désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais : un projet incontournable pour les usagers, des financements innovants à mettre en œuvre.

La FNAUT AuRA souhaite apporter sa contribution au débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

Ses adhérents, individuels comme associations, sont directement concernés par les difficultés de fonctionnement du système ferroviaire lyonnais : ils le vivent tous les jours.

Ce débat public arrive enfin. La FNAUT AuRA espère qu'il permettra le lancement d'opérations d'envergure pour donner non seulement à l'agglomération lyonnaise mais aussi à toute la Région une chance pour répondre aux difficultés quotidiennes des usagers et développer un ensemble de dessertes ferroviaires, voyageurs et fret.

Ce débat public doit être le déclencheur d'une prise de conscience qu'il faut maintenant agir vite et qu'il est nécessaire de trouver des financements innovants pour faire aboutir ces projets.



Un manque de voies pour écouler le trafic

LES CONSTATS DE LA FNAUT AURA

LES TER SONT UN SUCCÈS ET IL FAUT ENCORE LES DÉVELOPPER

Les usagers des TER constatent tous les jours des dysfonctionnements des TER : surcharges, retards, manques de fréquence. Ces problèmes n'empêchent pas les TER de rencontrer un succès puisque la tendance sur plusieurs années est à l'augmentation du trafic, preuve d'un véritable besoin de transports publics.

Les prévisions en matière d'urbanisation, en particulier sur les zones périphériques, montrent que les besoins de déplacement vont croître et ce ne sont pas les transports individuels qui pourront répondre à l'augmentation de la mobilité. Il y a donc besoin de plus de TER.

Les TER ne doivent pas uniquement se développer pour accompagner la demande liée aux évolutions de l'urbanisation mais doivent proposer un saut quantitatif de l'offre pour susciter ce report modal tant nécessaire à la santé de la population, à la qualité de vie et à l'urgence climatique.

C'est d'ailleurs un des objectifs principaux du SRADDET qui prévoit à l'horizon 2030 une réduction des émissions de particules fines et en réponse au réchauffement climatique, une réduction de 70 % des émissions de gaz à effets de serre pour le secteur du transport routier.



Les TER sont trop souvent saturés par manque de fréquence

ON NE DOIT PAS OPPOSER LES TRAINS DU QUOTIDIEN AUX LIAISONS TGV

Les liaisons TGV sont un véritable succès et participent au développement de l'agglomération lyonnaise.



Un trafic TGV important

Ce que voudrait souligner la FNAUT, c'est le caractère écologique de ces liaisons : les déplacements en TGV sont beaucoup plus économes en émission de CO₂ que les liaisons aériennes ou routières. Il faut donc les favoriser en évitant toute saturation empêchant la mise en place de nouvelles dessertes ou en augmentant les temps de parcours les rendant moins compétitives.

La FNAUT AuRA ne veut donc pas opposer ce qu'on appelle les trains du quotidien aux liaisons à grande vitesse par TGV car si ces liaisons TGV sont utilisées dans le cadre des déplacements professionnels (le trafic affaire), elles sont utilisées aussi par tout le monde : étudiants, déplacements privés, loisirs, familles... Il suffit d'observer dans la gare de Lyon Part-Dieu les voyageurs pour se rendre compte de la diversité de ceux qui utilisent les liaisons TGV, qui sont sous un certain aspect également les trains du quotidien.

LE PROBLÈME DU FRET

Le fret a une part faible de marché en France, trop faible quand on connaît les vertus du transport par rail en matière d'écologie comme les émanations de gaz à effet de serre.

Les chargeurs font part des difficultés pour obtenir des sillons de qualité pour faire circuler des trains de fret permettant d'être compétitif vis-à-vis du transport routier en raison de la difficulté de franchir les nœuds ferroviaires saturés par les dessertes voyageurs, et Lyon en est un des principaux exemples.

Tout milite pour dévier le trafic fret de la zone centrale de Lyon que ce soit pour augmenter la compétitivité du fret ferroviaire ou pour donner le maximum de capacité pour les dessertes voyageurs.

DEBAT PUBLIC Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme

Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon

Tél. : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

DU TEMPS PERDU POUR PRENDRE DES DÉCISIONS

Le nœud ferroviaire lyonnais est saturé depuis de nombreuses années : le nombre de trains circulant à Lyon Part-Dieu à l'heure de pointe stagne et reste plafonné depuis plus de 10 années et les travaux en cours à la gare de la Part-Dieu, bien que très utiles, ne permettront pas d'augmenter le nombre de trains.

Le CFAL est un projet nécessaire à la fois pour rendre plus compétitif le transport de marchandises par le rail et pour désaturer le NFL. Déclarés d'utilité publique en 2012, les travaux ne sont cependant pas programmés.

Le CGEDD a mené plusieurs études en 2011 sur différents scénarios pour traiter la saturation du NFL. Elles ont fait l'objet de plusieurs rapports. Mais depuis ces études, rien n'a été lancé jusqu'à ce débat public.

Le bilan de ces dernières années montre que si des mesures palliatives ont été lancées avec les travaux en cours, le problème n'a pas été pris à sa juste mesure.

Le NFL souffre d'une sous-capacité liée à un manque d'investissement d'ampleur qui a mis en retard l'agglomération lyonnaise par rapport à de nombreuses villes étrangères à commencer par l'Allemagne dont toutes les agglomérations sont dotées de S-Bahn performants depuis de nombreuses années.

Ces constats montrent l'urgence à entreprendre ces travaux avec la nécessité de les financer.

LES PRIORITÉS DE LA FNAUT

RIEN NE SE FERA SANS LA MISE EN ŒUVRE DE FINANCEMENTS INNOVANTS

Les besoins de financements sont particulièrement importants.

L'Île-de-France a été confrontée aux mêmes difficultés. Mais pour cette Région, on a su lancer le programme du Grand Paris Express, soit la construction de 200 km de lignes de

métros automatiques représentant un investissement de plus de 35 milliards, et en même temps, lancer la construction d'une ligne de RER traversant Paris qui sera mise en service en 2022, que l'on peut comparer à la version souterraine du projet de désaturation de la gare de la Part-Dieu, tout en poursuivant une politique de création de lignes de tramways et de prolongement de lignes de métro.

Ces réalisations ont été rendues possibles en complétant les financements classiques, Régions, État, collectivités locales, par des ressources spécifiques affectées aux financements de ce programme de grande ampleur.

Sans la mise en œuvre de financements innovants à l'échelle de la deuxième Région française, les réalisations concrètes ne pourront pas être à la hauteur des enjeux et des besoins.

Pour la FNAUT AuRA, ce débat public doit faire prendre conscience que ce travail de mise en œuvre de financements dédiés doit être la priorité.

LA MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ST-FONS - GRENAY

Le premier engagement doit concerner la mise à 4 voies du tronçon St-Fons – Grenay avec la réalisation connexe du CFAL Nord (et amélioration du raccordement de St-Fons).

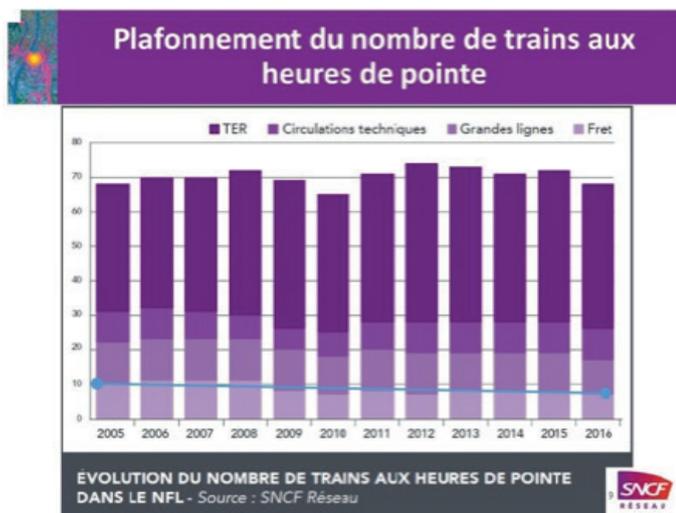
C'est ce tronçon qui est une cause majeure des dysfonctionnements des lignes Lyon-Grenoble-Chambéry et c'est un secteur où l'urbanisation se développe, augmentant les besoins de déplacements.

Cette première phase donnerait aussi une solution pour le contournement du trafic fret en attendant un contournement sud. Le trafic fret, on peut l'espérer, sera accru par la réalisation du tunnel et de la ligne d'accès du projet Lyon-Turin, dont la mise en service est prévue en 2030. Et 2030 c'est à peine le temps de réaliser de tels travaux.

On mesure à nouveau le manque de décisions dans les années précédentes qui démontre aujourd'hui la nécessité d'agir sans tarder.

LA DÉSATURATION DE LA GARE DE LA PART-DIEU

C'est un projet incontournable, qui devra être complété par une meilleure desserte des différentes polarités de l'agglomération lyonnaise. La solution souterraine, dont le surcoût est non négligeable ne pourra se justifier que par des avantages suffisamment déterminants. SNCF Réseau devra être plus précise sur le besoin supplémentaire de voies à quai (2 voies pour la version en surface contre 4 en souterrain).



Le nombre de trains plafonne depuis de trop nombreuses années

Néanmoins la FNAUT AuRA regrette que les autres aspects de la desserte de l'agglomération lyonnaise ne soient pas l'objet de propositions. L'ensemble du territoire doit être irrigué et des renforts de capacité identifiés pour desservir les différentes polarités de l'agglomération lyonnaise.

Le débat public doit être étendu à l'ensemble des aménagements du NFL, comme le nœud de Givors qui reste un point bloquant pour la desserte de St-Étienne et la rive droite du Rhône.

DES SOLUTIONS D'ATTENTE A METTRE EN PLACE

La FNAUT AuRA a bien noté que les travaux proposés dans ce débat public ne pourront être mis en service qu'après 2030/2035. Pendant les 10 ou 15 prochaines années, les besoins de mobilité vont par contre continuer à augmenter. Les propositions techniques de ce débat sont donc à compléter pour donner une suite au plan de mobilisation.

CONCLUSION

La FNAUT AuRA se félicite que ce débat se déroule enfin tant les besoins sont importants.

Elle estime que les objectifs proposés par le projet de SNCF Réseau d'augmenter la capacité du réseau autour de la gare de la Part-Dieu sont incontournables.

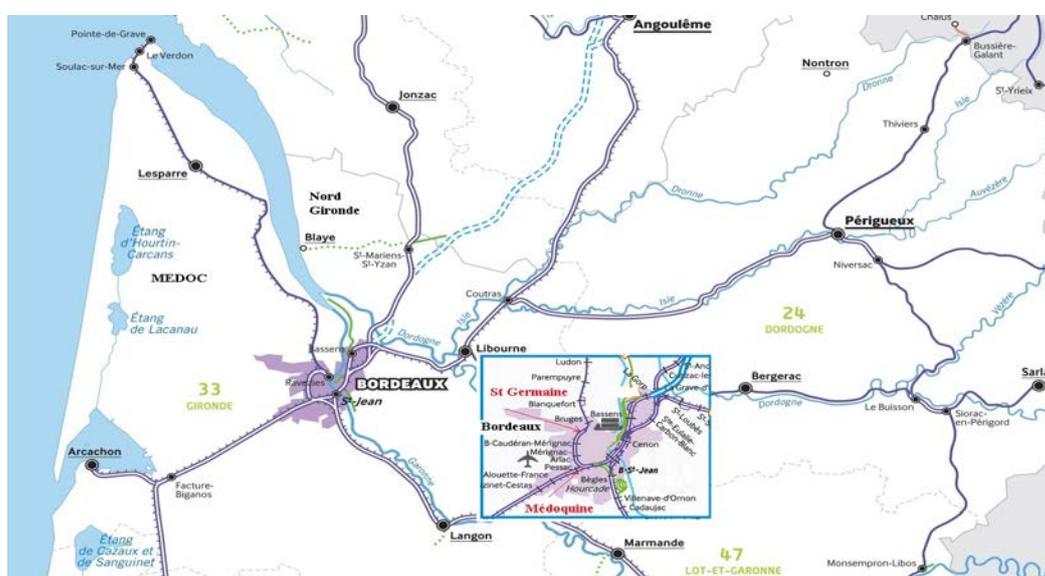
Elle souligne que le débat devrait être élargi à l'ensemble du réseau lyonnais qui doit lui aussi être l'objet de mesures d'augmentation de capacité de façon à assurer un maillage complet du territoire.

Elle propose que la section St-Fons – Grenay soit entreprise en premier de façon à résoudre également la problématique du fret.

Elle insiste sur la nécessité de mettre en œuvre des financements innovants, condition indispensable compte tenu de l'ampleur des travaux à entreprendre, à l'image de ce qui a été mis en œuvre pour la Région Île-de-France.

RER métropolitain ? Service express Métropolitain ? RER Girondin ? RER métrogirondin ?

Le nom n'est pas encore décidé mais déjà, en décembre 2018, Bordeaux Métropole et le Conseil régional de Nouvelle Aquitaine compétent avec la loi LOM pour les TER ont voté le principe d'un réseau de train s'appuyant sur l'étoile ferroviaire autour de Bordeaux. Le projet comprend 200 km de lignes, les cinq branches de l'étoile ferroviaire (Arcachon, Libourne, Langon, le Médoc, le Nord Gironde) actuelle, 47 gares à terme, dont 18 dans la seule agglomération de Bordeaux (réouverture des haltes Bouscat-Sainte Germaine en correspondance avec le tram D et Talence Médoquine en correspondance avec une ligne bus forte vers le campus universitaire d'ici à 2023).



La diamétralisation permettra de réduire les mouvements techniques (60% à ce jour...) des trains gare Saint-Jean. Aujourd'hui, pour relier Langon à Saint Mariens ou Libourne à Arcachon, il faut impérativement changer de train à Bordeaux. Dès janvier 2021, première expérience de liaison directe Libourne/Arcachon.

Pour une fréquence à la 1/2 heure vers 2030 (augmentation de 286 à 522 trains/jour), il va falloir investir massivement pour lever une foule d'obstacles techniques : trafic saturé, quais trop étroits et aiguillages à revoir gare Saint-Jean, terminus à créer à Arcachon, SaintMariens, Langon et Libourne, matériel roulant plus capacitaires à acheter (REGIO 2N ?), verdissage de la flotte, création d'une voie supplémentaire à la sortie sud de Bordeaux, renforcements électriques vers Arcachon, électrification au Nord jusqu'à St Mariens, prolongement vers Blaye, billetterie... Bref, le service express métropolitain (SEM) réseau articulé avec les autres (dont celui des transports urbains de la Métropole), offrant un tarif unique quels que soient le mode et le lieu (tram, bus, train, dans ou hors de Bordeaux), une multitude de petites haltes, des trains toute la journée, des arrêts fréquents en zone dense, un service renforcé aux heures de pointe; ce sera long et cher ; 350 millions selon SNCF Réseau.

Merci à: journal Sud Ouest/ Denis LHERM, délibérations Conseil Régional et Métropole, carte RFF/SNCF réseau, Edouard PARANT SNCF réseau directeur projet de RER métropole bordelaise.

Le report modal : un objectif incontournable

Le document (téléchargeable sur le site de la FNAUT : www.fnaut.fr) a été publié à l'occasion du 22^{ème} congrès de la FNAUT prévu à Annecy en octobre 2020, et finalement reporté pour raison sanitaire. Il s'agit d'un recueil de réflexions sur le thème qui avait été retenu pour le congrès : « contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile, le rôle des transports publics ».

Introduction

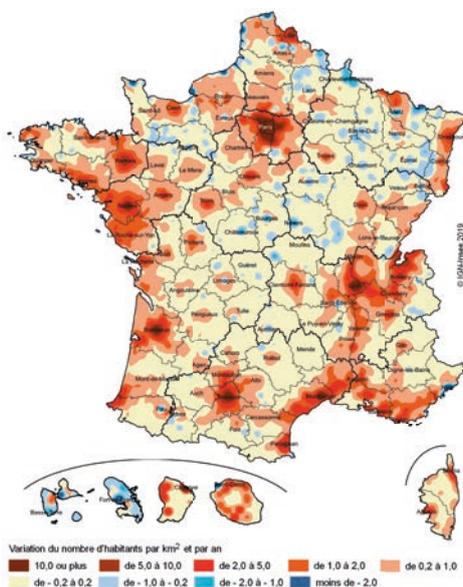
Parler de report modal en cette période de crise sanitaire peut surprendre. Cette crise a en effet des conséquences fortes sur les pratiques de déplacement : outre une baisse drastique de l'utilisation de l'avion (professionnels et touristes) et une explosion de l'usage du vélo, on observe une baisse de la fréquentation des transports collectifs terrestres, et à l'inverse une hausse de l'usage de la voiture qui, si elle se prolongeait, serait catastrophique pour le cadre de vie, l'économie, le climat...

Ceci étant, **personne ne peut dire aujourd'hui si ces modifications seront irréversibles ou seulement transitoires** (sauf pour le vélo qui a sans doute franchi définitivement un seuil critique). Il serait dangereux de les extrapoler (télétravail, visio-conférences, tourisme), *surtout si l'on s'intéresse à des investissements*.

Certains investissements peuvent être considérés comme moins urgents, c'est le cas du terminal T4 de Roissy. Mais la plupart doivent être maintenus car plusieurs sont nécessaires dès aujourd'hui pour répondre aux **besoins futurs** : la FNAUT défend les usagers des transports publics et les habitants en tenant compte de leur intérêt à moyen et long termes, les transports collectifs resteront un service de première nécessité.

Il est vraisemblable que **les besoins de mobilité** augmenteront à l'avenir. La croissance démographique sera forte et hétérogène selon l'INSEE, elle se concentrera en effet :

- en région parisienne et dans les métropoles de province ;
- dans les zones périurbaines de ces métropoles ;
- dans les zones littorales (arcs atlantique et méditerranéen + 20 %).



D'autre part, de nombreux phénomènes renforceront **les besoins de transport public** (contraintes liées au vieillissement de la population, dispersion géographique des lieux de vie, diminution de l'attractivité de la voiture chez les citadins et chez les jeunes, aménagement du territoire, à la pollution de l'air, à la dépendance pétrolière et au réchauffement climatique qui s'accélère dramatiquement).

Dans ces conditions, **le report des trafics routiers et aériens sur les transports collectifs terrestres**, plus respectueux de la planète, doit rester **un objectif incontournable** de toute politique écologique des transports, même s'il est délaissé actuellement par le gouvernement au profit des « nouvelles mobilités » et de la voiture dite propre (voir la LOM, sa réponse au Conseil d'Etat sur la pollution de l'air et le plan de relance).

Un report modal vertueux est-il possible ? Selon ses adversaires :

- il est illusoire (c'est la théorie des vases non-communicants de Christian Gerondeau) ;
- il est devenu inutile depuis l'émergence des « nouvelles mobilités » ;
- il est trop coûteux (mais le transport public peut être exploité plus rationnellement).

Diverses possibilités réalistes sont discutées dans ce document.

Les déplacements de proximité

Des pistes variées sont disponibles pour réduire la dépendance automobile **dans les zones denses** des agglomérations :

- réorganisation de l'espace public et de la voirie au bénéfice des piétons ;
- aménagements cyclables performants suivant l'exemple du Danemark et des Pays-Bas ;
- développement massif des transports publics ;
- création de Zones à trafic limité (ZTL de Nantes) et introduction du péage urbain comme à Londres, dans les villes norvégiennes, Stockholm ou Milan ;

La gratuité des transports urbains repose sur un mythe, elle permettrait de capter du trafic automobile alors que l'automobiliste est d'abord sensible à la qualité de l'offre. Nous avons souligné aussi que la gratuité est injuste : l'usager aisé peut payer aisément, et il ne contribue plus à l'effort d'investissement, ce qui pénalise l'usager modeste.

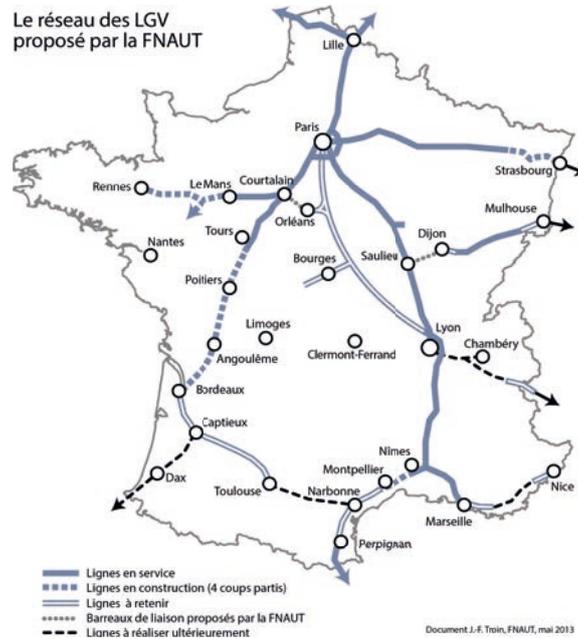
Le report modal est plus difficile **dans les zones périurbaines** (même en Suisse où, pourtant, les transports publics disposent d'atouts remarquables) :

- on peut utiliser des étoiles ferroviaires délaissées pour faire circuler des RER métropolitains (désormais rebaptisés « Services express métropolitains » ou SEM par SNCF Réseau) dans les métropoles ou même des agglomérations de taille plus modeste ;
- *les activités et l'habitat pourraient alors se concentrer autour des gares périurbaines*, comme aux Pays-Bas, ce qui limiterait la dépendance automobile ;
- création de réseaux d'autocars bien exploités, sur le modèle suisse (Car Postal) ou autrichien (Bregenzwald, voir FNAUT Infos 270) : le nombre de voyages par an et par habitant est supérieur à sa valeur dans les villes moyennes françaises alors même que la population est aisée et fortement motorisée) ;
- création de services intermodaux (parcs relais, dispositifs tarifaires et informatifs).

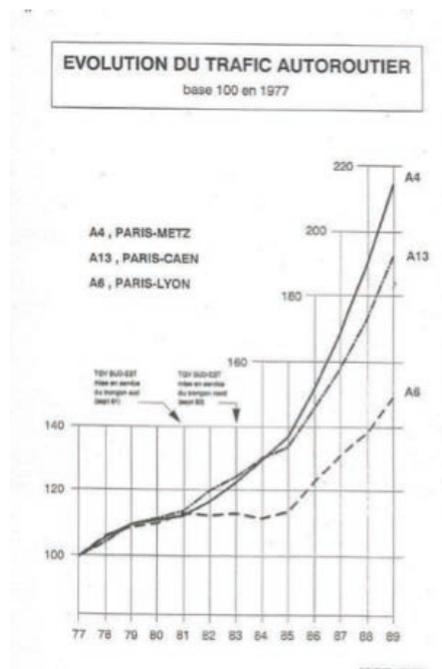
Enfin le report modal sur le transport collectif de proximité n'est possible que si celui-ci est fiable. C'est la raison pour laquelle la FNAUT s'est prononcée en faveur du service minimum en cas de grève.

Les déplacements à longue distance

Le TGV est un concurrent très efficace de l'avion. Une extension ciblée du réseau des LGV, encore incomplet sur la transversale sud puisque Toulouse et Nice ne sont pas desservies, est donc encore nécessaire pour protéger l'environnement. La carte ci-dessous rassemble les propositions de la FNAUT (bien entendu, le POCL n'est plus d'actualité, l'introduction de la signalisation ERTMS devant désaturer la LGV Paris-Lyon).



Contrairement à des idées répandues, le TGV concurrence l'avion même si le trajet dure plus de 3h. Ce seuil est un mythe : si le trajet dure 4h, le TGV capte encore près de la moitié du marché avion + TGV. Le TGV concurrence aussi la voiture : l'A6 Paris-Lyon a vu son trafic stagner entre l'ouverture de la LGV (1981) et le contrechoc pétrolier (1986) ; sa mise à 2x3 voies n'a jamais vu le jour malgré la reprise du trafic après le contrechoc.



Revenons à l'avion. La taxation du kérosène n'aurait qu'un impact faible sur le trafic aérien *intérieur*, elle est nécessaire mais il est plus efficace de taxer les billets d'avion.

Une interdiction de certaines relations aériennes est inefficace et inutile : quand le train est performant, le transport aérien se contracte naturellement. Une interdiction placerait la SNCF en position de monopole sur ces liaisons (tarifs, fréquences, risques de grève).

Bien entendu, la FNAUT ne s'intéresse pas qu'au TGV. Elle plaide depuis longtemps pour la régénération des « petites lignes ». Le récent rapport du CEREMA confirme largement son analyse des déficiences de leur exploitation par la SNCF et le rôle qu'elles pourraient jouer dans l'aménagement du territoire, en particulier pour revitaliser les territoires fragilisés de la « diagonale du vide » qui s'étendent de l'Ariège aux Ardennes.

Le transport du fret

Ce n'est pas l'introduction de la concurrence qui a provoqué **la chute du fret ferroviaire** : cette chute est un phénomène plus ancien, lié à la désindustrialisation de la France et à la politique de l'Etat favorable au transport routier.

Le transport ferroviaire du fret, marginalisé en France, doit lui aussi être stimulé par des mesures ambitieuses qu'on attend toujours :

- rénovation des lignes capillaires (elles transportent 20 % du trafic ferroviaire intérieur de fret et jouent un rôle très important dans l'économie des territoires desservis) ;
- création d'itinéraires internationaux fiables et de grande capacité tels que la liaison Lyon-Turin ou la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Comment réduire vraiment la place de la voiture en ville ?

La voiture est difficilement compatible avec la vie urbaine. Dans toutes les villes, petites et grandes, les citoyens souhaitent de plus en plus une réduction du trafic. Pour y parvenir, il faut aller aujourd'hui au-delà de la démarche des plans de déplacements urbains (FNAUT Infos 268).

Deux approches sont nécessaires : limiter l'étalement urbain générateur de trafic automobile ; limiter la pénétration de la voiture dans les zones denses tout en préservant leur vitalité économique.

Nous discutons l'efficacité de plusieurs formules : la zone piétonne, le plan de circulation dit en marguerite, la zone à faibles émissions (ZFE), la zone à trafic limité (ZTL) et le péage urbain. Une combinaison de ces formules, très complémentaires et adaptables localement, est possible, elle permettrait d'atteindre l'objectif d'une ville saine, vivante et apaisée.

Restreindre la circulation automobile est un objectif ancien, le retard français est évident. Il s'agit à la fois de désencombrer et pacifier l'espace public urbain pour le rendre aux habitants ; valoriser le patrimoine historique ; assurer la sécurité des piétons et cyclistes ; faciliter la circulation des bus et tramways ; réduire le bruit et la pollution de l'air ; limiter les émissions de carbone. Une panoplie de modèles est disponible (leur mise en œuvre - zones concernées, contrôles... - est décidée localement).

La zone piétonne

C'est, en France, la première tentative visant à restreindre la circulation automobile (rue du Gros Horloge à Rouen). Tôt le matin, les résidents, artisans et livreurs peuvent accéder à la zone piétonne en voiture ; dans la journée, seuls peuvent y accéder les piétons, les services de sécurité et d'urgence, parfois les bus et les tramways, souvent les cyclistes. Une zone piétonne est d'abord destinée aux piétons, le transit motorisé est impossible, mais ces zones sont souvent entourées de parkings largement dimensionnés.

Une zone piétonne ne peut être étendue à toute la ville. Il est difficile, en effet, de priver les résidents de la possibilité d'approcher de leur domicile en voiture pour le transport des personnes âgées, malades ou handicapées, des objets encombrants, des bagages lors des vacances.

Le bilan des zones piétonnes est limité géographiquement mais globalement positif. A Grenoble, ce sont les commerçants qui ont réclamé l'extension de la zone piétonne. Les commerces de luxe et les restaurants y sont devenus plus nombreux, on y observe des nuisances nocturnes mais aussi un regain du commerce de proximité qui évite une fuite des habitants vers les grandes surfaces commerciales périurbaines.

Le plan de circulation « en marguerite »

On peut, dans d'autres quartiers jouxtant le centre piéton, adopter un plan de circulation « en marguerite » : des boucles limitent volontairement l'accès automobile à la desserte locale et empêchent le transit (on ressort seulement là où on est entré). C'est le cas à Lille depuis 2016. A Gand, pour passer d'un quartier à un autre en voiture, il faut emprunter un périphérique : la méthode est efficace pour réduire la pollution de l'air et elle favorise le report modal.

La zone à faibles émissions

En France, diverses formules ont successivement défini des zones urbaines réservées aux véhicules peu polluants, le seul objectif étant de limiter la pollution de l'air.

En 2010, la loi Grenelle 2 a défini les ZAPA ou zones d'actions prioritaires pour l'air. En 2016, sont arrivées les zones à faibles émissions ou ZFE. Fin 2019, la LOM a rendu obligatoire la création de ZFE dans les métropoles d'Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Montpellier, Strasbourg, Rouen, Lyon (il en existait déjà à Paris depuis 2015, dans le Grand Paris, et à Grenoble). La Ministre de l'environnement vint de décider que, d'ici 2025, les ZFE seront obligatoires dans 35 agglomérations de plus de 150.000 habitants.

Une ZFE restreint la circulation des véhicules les plus polluants en fonction de leur vignette Crit'Air, lors des épisodes de pollution ou de manière permanente.

Une vignette Crit'Air doit être apposée sur le pare-brise du véhicule. Il existe 6 catégories de vignettes suivant la motorisation du véhicule, son âge.... Tous les véhicules routiers motorisés peuvent être concernés : deux et trois roues, voitures, utilitaires, camions, bus et cars. Les véhicules « non classés », immatriculés avant 1997, sont interdits dans la ZFE.

La ZFE de Grenoble a d'abord concerné le centre-ville et les seuls véhicules utilitaires légers et poids-lourds (le transport des marchandises est une source importante de pollution à Grenoble : 22 % des km parcourus, 33 % des particules fines émises et 48 % des NOX). En mai 2019, la ZFE a été élargie à d'autres communes et interdite aux poids-lourds et utilitaires de vignette Crit'air supérieure à 4. La limite sera abaissée progressivement jusqu'aux vignettes Crit'air 1 en 2025.

La zone à trafic limité (ZTL)

L'accès à une ZTL est réservé aux véhicules vraiment indispensables : seuls y pénètrent les piétons, les cyclistes, les transports publics et, à vitesse réduite, les voitures des riverains, les véhicules d'urgence (pompiers, police, ambulances), les taxis, les livreurs le matin et les particuliers titulaires d'autorisations. La ZTL permet d'assouplir la formule de la zone piétonne.

L'accès est gratuit et se fait sur la base de vignettes attribuées aux ayant-droits définis par la ville.

Il existe des ZTL à Bruxelles, Anvers, Gand, Barcelone, et surtout en Italie depuis 50 ans (on en trouve 228), à Bologne, Turin, Milan et dans de multiples petites villes, malgré l'opposition initiale des commerçants.



La place Grenette à Grenoble

La ZTL de Nantes

Elle a été créée en 2012, la ville ayant répondu à une demande d'expérimentation du ministère des Transports. C'est un élément d'une politique globale suivie depuis plus de 30 ans par une équipe opposée aux pénétrantes urbaines et favorable à une reconquête du centre : déviation du trafic routier, création de parkings relais (bientôt 10 000 places). La ville a continué cependant à construire des parkings en limite du centre, jusqu'à une date récente.

Pas de paiement, mais des risques de contravention si on pénètre dans la ZTL en voiture, les contrôles sont fréquents, il faut gérer l'accès permanent ou occasionnel.

La création de la ZTL, s'est accompagnée d'un net renforcement des transports publics avec le lancement de 7 lignes de chronobus (large plage horaire, fréquences élevées, itinéraire aménagé mais non toujours réservé).

La ZTL nantaise comprend les axes stratégiques Nord Sud et Est Ouest situés entre deux grandes zones piétonnes, soit environ 100 ha. Ce n'est pas une ZTL de surface, comme en Italie ou en Belgique, mais une ZTL d'axes s'appuyant sur des zones piétonnes riveraines. Elle oblige à contourner le centre.

La ZTL et les zones piétonnes de Nantes provoquent un transfert modal progressif car les modes actifs et les transports publics bénéficient de l'espace libéré. Le stationnement vélo s'y multiplie. La fréquentation, y compris pour les loisirs et le tourisme, est importante. Des commerces s'y implantent, y compris des supérettes de quartier.

L'usage de la voiture y devient contraignant pour les visiteurs et résidents (on n'y a pas le droit de stationner durablement, sauf en garage privé ou collectif). Dans au moins un quartier de Nantes, la majorité des ménages n'est pas motorisée.

ZTL et zones piétonnes ont contribué à un contrôle de la circulation et des émissions dans l'agglomération : malgré le poids des trafics routiers périurbains, l'agglomération ne se voit pas imposer une ZFE. L'absence de fort relief et la fréquence des vents jouent aussi.

ZTL et zones piétonnes sont maintenant rentrées dans les usages. Un retour en arrière serait impossible. Le fait que les interdictions s'imposent à tous, sans critère financier, contribue à leur plébiscite, de même que le retraitement des espaces publics et la qualité des transports publics.

Le péage urbain

Le péage urbain consiste à délimiter une zone urbaine et à péager l'entrée des voitures (péage cordon) ou la circulation à l'intérieur de la zone (péage de zone). Il a été introduit dans des villes très diverses : à Singapour dès 1975 puis à Londres (FNAUT Infos 129, 131, 137, 185, 256, 268). On peut aussi péager les pénétrantes autoroutières.

Les modalités du péage sont décidées localement (définition de la zone péagée, montant du péage et des amendes, modalités et plages horaires de perception, exemptions).

Introduire le péage urbain suppose évidemment que les aménagements cyclables et les transports publics soient déjà assez développés pour que l'automobiliste dispose d'une alternative crédible.

Le péage urbain répond à des objectifs complémentaires :

- Péage de congestion : c'est une extension du stationnement payant ; l'espace disponible sur la voirie est un bien rare qui doit être tarifé ;
- Péage environnemental : l'automobiliste paie (une partie de) ses coûts sociaux et environnementaux ;
- Péage de régulation intermodale : diminuer le trafic automobile libère de l'espace pour les autres modes.
- Péage de financement des transports collectifs : redevance de voirie, son produit peut être préaffecté.

Le péage urbain rencontre plusieurs types d'oppositions :

- le péage « brime » l'automobiliste (en fait, il économise du carburant et la durée de son trajet est fiabilisée, le trafic étant plus fluide) ;
- le péage pénalise l'économie locale (il facilite au contraire les livraisons et les déplacements domicile-travail et professionnels) ;
- le péage serait un « racket » (l'automobiliste ne fait que payer les coûts liés à son choix de la voiture) ; selon Jean-Jacques Becker, membre du CGEDD, le taux de couverture du coût du trafic urbain par la TICPE est de 12 % (FNAUT Infos 188) ;
- le péage interdirait l'accès à la ville (l'accès reste possible, soit en acquittant le péage, soit en utilisant le vélo ou le transport public) ;
- le péage pénalise les ménages modestes (le péage urbain provoque une chute des nuisances auxquelles les plus démunis sont les plus exposés ; le péage payé par les ménages aisés finance les transports publics, dont les plus modestes, peu motorisés, sont les premiers bénéficiaires).

Quant à l'automobiliste modeste habitant en périurbain, il peut se rabattre sur un parking relais et limiter ainsi son trajet en voiture, puis accéder à la ville en train ou en autocar. Il doit accepter une rupture de charge mais fait des économies.



Londres

Pour la FNAUT, il faut combiner zone piétonne, ZTL, péage urbain et ZFE

On l'a vu, la zone piétonne n'est pas généralisable : elle est limitée au cœur commercial de la ville.

ZFE : des objectifs limités

La pollution de l'air peut aisément franchir les frontières d'une ZFE et se répandre dans toute la ville. Une ZFE incite seulement l'automobiliste à adopter une voiture moins polluante, à la verdir jusqu'à élimination du diesel. Plus fondamentalement, elle n'a pas d'objectif de transfert modal ou de pacification de l'espace public, elle maintient l'accès de tous les véhicules à la ville.

Enfin elle ne peut répondre seule à l'enjeu de santé publique, elle doit s'inscrire dans un plan d'action global de mobilité et concerner aussi d'autres secteurs. Une partie de la pollution est repoussée ailleurs, chez les producteurs d'énergie et de matières premières. La ZFE ne va pas au-delà de la démarche PDU.

ZTL, ZFE : des objectifs distincts

Les deux démarches ne s'excluent pas : à Nantes, on pourrait envisager une ZFE nettement plus large englobant ZTL et zones piétonnes. Pour la pacification des espaces publics, l'avantage est à la ZTL : elle écarte tous les véhicules non essentiels à son fonctionnement. Contrairement à la ZFE, la ZTL permet des avancées dans la promotion des alternatives à la voiture.

Les ZTL (Italie, Nantes) sont bien acceptées par les commerçants des centres-villes, très fréquentés par les piétons, les touristes, les cyclistes et les usagers des transports publics.



La ZTL de Nantes

Cependant de très grandes ZTL heurteraient frontalement le mode de déplacement dominant. Une extension progressive semble préférable.

Ni la ZFE ni la ZTL n'invalident le péage urbain. Certes plus difficile à faire accepter, il reste une solution de fond, surtout dans les grandes agglomérations : plus de 300 000 habitants dans la loi Grenelle 2 ou plus de 100 000 dans la première version de la LOM (FNAUT Infos 185 et 270). Si l'une d'elles adoptait le péage, il se répandrait sans doute rapidement, comme le tramway...

Selon Guillaume Thibault, directeur international de Keolis : « les villes qui adoptent le péage urbain se donnent un moyen extrêmement fort de déployer une politique cohérente de mobilité ».

Certes le péage urbain a des objectifs limités : il ne vise pas à limiter le trafic automobile à ce qui est indispensable ; son impact sur les nuisances, les accidents, le report modal, le partage de la voirie, la pacification de l'espace public... n'est pas optimisé. On le vérifie à Londres, où la circulation est encore dense, malgré un péage pourtant élevé.

Combiner les méthodes

Le péage et la ZFE peuvent s'appliquer sur de grandes surfaces et englober une ZTL. Le péage resterait producteur de recettes ; dans une ZTL, où seuls subsistent les trafics essentiels, on ne pourrait percevoir qu'un faible péage, car le nombre de résidents est limité.

Aucune formule n'est universelle et miraculeuse, chacune a ses avantages et ses limites (Milan combine ainsi ZTL et péage urbain).

La meilleure est une combinaison des différentes formules :

- zone piétonne centrale, entourée d'une zone « à marguerites » ;
- ZTL (la circulation est limitée aux véhicules indispensables) ;
- péage urbain sur une zone large englobant la ZTL (pour qu'il dégage une ressource significative tout en restant modéré, les automobilistes concernés étant nombreux, ce qui faciliterait son acceptation) ;
- une ZFE se superposerait à la ZTL, le péage étant indexé sur la vignette Crit'Air, cette incitation financière s'ajoutant aux contraintes de la ZFE et de la ZTL ;
- et, bien entendu, développement massif des aménagements cyclables et des transports publics pour garantir une possibilité de report modal.

Des mesures complémentaires restent souhaitables : circulation apaisée à 30 km/h et développement massif de l'autopartage.

Le péage urbain reste très utile. Il a trois atouts : il fait payer légitimement l'automobiliste car son mode de déplacement coûte cher à la collectivité (son rôle pédagogique est important, il envoie un message clair) ; il provoque une forte baisse du trafic automobile, des nuisances et des accidents, et il facilite l'usage du transport public et des modes actifs ; enfin il peut contribuer significativement à leurs financements, ce qui est fondamental dans la situation actuelle car le report modal, sur le transport public en particulier, implique des investissements énormes, les besoins de mobilité augmentant et les retards d'équipement s'étant accumulés.

On peut sans doute réduire fortement le trafic automobile sans péage, comme à Paris et à Gand, mais le partage de la voirie est alors plus difficile car la voiture occupe plus d'espace. Et l'expérience (Londres, Stockholm) montre que le péage est rapidement accepté par l'opinion.

Dominique Romann, Jean Sivardière