

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Un outil indispensable

Le 4ème appel à projets de TCSP que la FNAUT réclame au gouvernement est l'outil indispensable à la mise en œuvre des nouvelles responsabilités des collectivités territoriales prévues par la loi NOTRe (FNAUT Infos 243).

La FNAUT a approuvé la nouvelle organisation de la mobilité telle qu'elle est dessinée par cette loi, qui réduit à deux le nombre de niveaux des Autorités Organisatrices (AO) de la mobilité et confie aux Régions la responsabilité de l'élaboration des Schémas Régionaux d'Intermodalité (SRI).

Les AO urbaines ont compétence sur les périmètres urbains. Ceux-ci ont été considérablement agrandis et sont devenus des « ressorts territoriaux » pour mieux se conformer aux périmètres des bassins d'emploi, d'activité et de chalandise des zones urbaines. Ce faisant, ces périmètres sont de plus en plus pénétrés par des lignes ferroviaires intégrant des gares secondaires, des haltes nombreuses et des points d'interconnexion.

Les AO régionales sont, quant à elles, compétentes désormais pour l'ensemble des mobilités ferroviaires (TER) et routières (services d'autocars interurbains ex-départementaux).

Ces deux types d'autorités organisatrices vont devoir rendre complémentaires leurs réseaux de transport public aux plans géographique (aménagement des points d'arrêt et d'interconnexion), billettique (technique et tarifs) et information des voyageurs sur les horaires et les correspondances.

Cette nouvelle répartition des responsabilités doit donner naissance à de nouveaux projets entrant dans le champ d'un 4ème appel. C'est donc un outil désormais indispensable et la suite logique de la loi présentée par le gouvernement et votée par le Parlement.

Bruno Gazeau

Le Conseil d'Etat a annulé la DUP de la LGV Poitiers-Limoges

Dès la déclaration d'utilité publique de la LGV en janvier 2015, la FNAUT a été la première organisation à déposer auprès du Conseil d'Etat un recours en annulation de cette décision. Outre les lacunes de l'évaluation économique et sociale, elle soulignait le défaut d'utilité publique du projet. Le Conseil d'Etat a entendu cette argumentation : il a annulé la déclaration d'utilité publique de la LGV (arrêt CE 387475, 15 avril 2016, FNAUT).

Un 4ème appel à projets de TCSP : pourquoi attendre ? C'est urgent !



Tramway T7 Villejuif - Athis-Mons (Ile-de-France)

La FNAUT réclame le lancement du 4ème appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) prévu par le Grenelle de l'environnement. Mais les besoins croissants de transport collectif dans les zones urbaines sont sous-estimés par le gouvernement, qui s'intéresse bien davantage à la voiture électrique et aux routes qu'aux systèmes de transport de masse, malgré l'importance cruciale de ces derniers pour la santé publique et le bon fonctionnement de la vie économique urbaine. Afin de démontrer l'ampleur des besoins insatisfaits, la FNAUT a recensé 75 projets urbains et périurbains de transport collectif dont la réalisation est indispensable car ils répondent aux exigences de la COP 21, et qu'une hausse minime de la fiscalité automobile permettrait de financer sans problème.

Rappel : le 3ème appel à projets

Le 18 décembre 2014, le gouvernement a présenté les résultats du 3ème appel à projets de transports collectifs urbains en site propre (TCSP) et autres investissements de mobilité durable : il accordé des subventions d'un montant total de 450 millions d'euros et ainsi débloqué la réalisation de 99 projets, d'un montant total de 5,2 milliards d'euros, que les 70 collectivités locales concernées (seules celles de province pouvaient se porter candidates) avaient du mal à financer seules.

Les projets sélectionnés étaient très divers, leur coût allant de 110 000 euros à 420 millions. Ils émanaient d'agglomérations de tailles variées, dont une dizaine de moins de 100 000 habitants. Tous les modes étaient représentés, avec une nette prédominance de l'autobus : 4 mètres (27 km au total), 15 tramways (81 km), 54 cars et bus à haut niveau de service (BHNS) et réorganisation de lignes de bus (811 km), 4 transports par câble ou funiculaires, 3 transports par

voie maritime ou fluviale, 6 parcs à vélos, 13 autres projets de mobilité durable (multimodalité renforcée, billettique, réorganisation de réseaux). Dans le cas des TCSP, il s'agissait de création de lignes ou de renforcement de lignes existantes.

Dès la conclusion du 3ème appel, la FNAUT a demandé au secrétaire d'Etat aux Transports de lancer un 4ème appel à projets (FNAUT Infos 233).

En effet, le montant cumulé des subventions accordées aux collectivités locales à la suite des trois premiers appels (1,8 milliard d'euros) n'atteint pas le montant fixé initialement par le Grenelle de l'environnement (2,5 milliards).

Réponse d'Alain Vidalies : « ce n'est pas d'actualité ». Pourtant les besoins sont bien là et il est urgent d'y répondre, mais le gouvernement ne s'en soucie guère et préfère dépenser beaucoup d'argent public en subventionnant sans réflexion la voiture électrique.

4ème appel à projets de TCSP : pourquoi attendre ?

Une exception française

Tous les grands pays – Allemagne, Grande-Bretagne, USA, Japon, Chine, Inde – investissent massivement dans leur système de transport collectif, en particulier dans les agglomérations. Cette démarche est à la fois écologique, stimulante pour les économies locales et créatrice de nombreux emplois.

Seule la France reste à l'écart de ce mouvement général, malgré l'adoption d'une loi sur la transition énergétique, malgré les engagements pris par le Chef de l'Etat dans le cadre de la COP 21, malgré le poids des coûts externes du trafic automobile (congestion de la voirie, pollution de l'air) et malgré la persistance d'un chômage massif.

Or un réseau de transport public efficace est une des conditions de la compétitivité des métropoles et des grandes villes à l'échelle européenne et même mondiale. En particulier, le transport public favorise le bon fonctionnement du marché de l'emploi. Il en facilite la fluidité en permettant aux personnes non motorisées de postuler à des emplois éloignés de leur domicile.

Un 3ème appel bien tardif

Le 3ème appel à projets a constitué une avancée utile, mais il aurait pu être lancé deux ans plus tôt, dès 2012 : 500 millions d'euros étaient alors disponibles, et ont été stupidement gaspillés dans une baisse des taxes sur les carburants automobiles de 3 centimes pendant 3 mois, ce qui a laissé les automobilistes indifférents (le ministre de l'Economie de l'époque, Pierre Moscovici, avait annoncé que la mesure ne coûterait que 300 millions...).

Ce retard rend un 4ème appel à projets d'autant plus urgent qu'à la suite des élections municipales de 2014, de nombreux nouveaux élus ont pris des décisions régressives en matière de déplacements urbains (FNAUT Infos 226, 229 et 230).

Des appels efficaces

L'expérience montre que les subventions de l'Etat jouent un rôle moteur important en incitant les collectivités à investir en transport collectif urbain.

Leur suppression en 2002 par le gouvernement Raffarin (Dominique Busseau était alors ministre des Transports) a bloqué durablement la réalisation de TCSP ; leur rétablissement en 2009, lors du Grenelle de l'environnement, a permis de relancer la construction de tramways (Brest, Tours, Dijon, Le Havre,...).

Les agglomérations de taille moyenne, encore plus que les grandes, ont besoin d'une aide de l'Etat pour pouvoir investir et maîtriser ainsi un trafic automobile particulièrement envahissant (FNAUT Infos 147).

L'appel d'offres « villes respirables » ciblé sur la qualité de l'air, lancé récemment par la ministre de l'Ecologie, a été plafonné à 1 million d'euros par collectivité, il ne porte pas que sur la mobilité et exclut tout financement des transports publics. Il ne répond donc pas aux préoccupations de la FNAUT.

L'Etat peut aujourd'hui financer un 4ème appel à projets de TCSP. La baisse spectaculaire et vraisemblablement durable du prix des carburants routiers est l'occasion d'augmenter « sans douleur » la taxation des carburants et de recueillir ainsi des sommes considérables permettant de financer de nombreux projets urbains et ferroviaires : un seul centime de taxe supplémentaire sur le carburant automobile rapporte environ 600 millions d'euros par an...

Un 4ème appel est urgent

Malgré les progrès récents, les villes françaises ont accumulé de sérieux retards d'équipement en transport collectif par rapport aux villes suisses et allemandes : l'offre alternative à la voiture est encore lourdement déficiente. Des aires urbaines importantes ne sont encore équipées d'aucun TCSP (Toulon, 600 000 habitants). Même dans les agglomérations déjà bien équipées (Lyon, Strasbourg, Grenoble, Nantes, Bordeaux, Montpellier...), de nombreux projets sont encore dans les tiroirs.

Il est évident, d'autre part, que la demande actuelle est mal satisfaite, les transports publics étant souvent saturés dans les zones denses (et très déficientes voire inexistantes dans les zones moins densément peuplées) : même les métros de Lille, Lyon, Toulouse sont saturés !

Il ne faut donc pas ralentir le rythme des investissements au motif de soi-disant difficultés budgétaires. Le problème n'est pas l'argent, mais la volonté politique. Dans la métropole grenobloise (400 000 habitants), le seul projet programmé est le prolongement de la ligne A de tramway sur... 1 km, et seulement « à l'horizon » 2018.

Anticiper

Il faut aussi anticiper et se montrer ambitieux pour préparer l'avenir. En effet, comme la FNAUT ne cesse de le répéter, la demande future de transport collectif va inévitablement s'accroître pour des raisons variées :

- **sociales** (la population française va augmenter de 15 % d'ici 2040 selon l'INSEE, elle se concentre dans les zones urbaines, elle vieillit, l'image de la voiture s'est dégradée, l'autopartage se développe, les jeunes sont moins motorisés qu'avant) ;

- **écologiques** (les émissions de particules fines, de polluants chimiques et de

gaz à effet de serre doivent impérativement être réduites ; la voiture électrique n'est pas la solution miracle) ;

- **économiques** (le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue, le prix du pétrole ne restera pas éternellement au niveau actuel, les coûts externes du trafic automobile en milieu urbain ne sont plus supportables).

Des besoins sous-estimés

Pour démontrer l'ampleur des besoins insatisfaits, que le gouvernement sous-estime ou préfère ignorer pour ne pas avoir à s'engager financièrement, la FNAUT et ses associations ont établi une liste de 75 projets de TCSP concernant 45 agglomérations de tailles variées : lignes de tramways ou de BHNS et projets périurbains (dessertes par tram-train ou TER) dont des (ré)ouvertures de lignes.

Les projets recensés par nos associations sont souvent soutenus par les élus locaux. Mais il peut s'agir aussi de projets laissés de côté ou refusés par ces élus, par manque de volonté politique face aux lobbies locaux ou par manque supposé de moyens financiers.

Toutes les régions françaises sont représentées dans notre recensement. Les agglomérations concernées sont de grande taille ou de taille moyenne.

Nous avons évidemment recensé des projets urbains : métros, tramways et BHNS. Le choix entre ces techniques dépend des trafics potentiels.

Cependant, et c'est l'originalité de notre travail, nous avons également recensé des projets de dessertes ferroviaires périurbaines par tram-train ou TER. De telles dessertes ont été ignorées lors des appels à projets précédents sous prétexte qu'elles relevaient des Contrats de Plan Etat-Régions.

Or elles peuvent jouer un rôle fondamental pour freiner l'usage de la voiture mais aussi pour structurer l'espace périurbain et contenir l'étalement urbain diffus : il est possible, en effet, de densifier l'habitat et les activités autour des gares périurbaines (FNAUT Infos 183).

Ces dessertes doivent être gérées directement par les agglomérations disposant d'une étoile ferroviaire, l'action des Régions se concentrant sur les relations TER interville. La nouvelle législation (FNAUT Infos 243) donne en effet compétence aux Autorités Organisatrices de la Mobilité sur les services de transport non urbains autrefois gérés par le Département, et le « ressort territorial » de ces autorités s'étend bien au-delà des anciens « périmètres de transport urbain » (PTU) : c'est l'occasion de faire émerger des projets nouveaux.

Tramway ou BHNS ?



BusWay (Nantes)

Chaque technique a son créneau de pertinence. De grande capacité, rapide, très confortable, le tramway est toujours plébiscité et attire fortement l'automobiliste. Il est adapté aux trafics élevés, mais évidemment surdimensionné si le trafic potentiel aux heures de pointe est moins important. En cas de doute, le tramway s'impose.

Il existe de vrais et de faux BHNS. Un vrai BHNS, disposant d'un site propre continu sur son itinéraire et de priorités de circulation aux carrefours, est efficace : à Metz, la fréquentation a augmenté de 21 % un an après la mise en service du vrai BHNS Mettis. Mais les compromis entre bus et voiture sont facilement admis, et les performances des faux BHNS sont médiocres.

A titre d'exemple, le projet lillois de la ligne Liane 5, subventionné dans le cadre du 3ème appel à projets, ne consiste qu'en aménagements très ponctuels et seulement sur la moitié sud de la ligne, avec pour objectif très modeste de passer la vitesse commerciale de 13 à 15 km/h : on est très loin d'un vrai transport en site propre...

Le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations. La nouvelle offre industrielle est adaptée aux budgets des villes moyennes (moins de 200 000 habitants) telles que Le Mans ou Besançon : selon les experts de l'Atelier du Tram, on peut arriver à 14 millions/km (le BHNS de Metz en a coûté 13). La longévité d'une rame de tramway (30 ans) est double de celle d'un bus, son exploitation est moins coûteuse car sa capacité est très supérieure à celle du bus articulé. En définitive, le tramway n'est pas plus cher que le BHNS.

La demande potentielle est très souvent sous-estimée par les décideurs alors qu'il ne faut pas hésiter à voir grand pour pouvoir faire face à la demande future. Le Busway de Nantes, un BHNS retenu par mesure d'économie alors que le tramway était recommandé par la FNAUT, est un exemple typique de cette sous-estimation : il est aujourd'hui saturé, victime de son succès. Des bus électriques de 24 m devraient être mis en service en... 2018, et ce ne sera qu'une solution provisoire car la capacité du système ne sera augmentée que d'un tiers.

A Rouen, le BHNS à guidage optique TEOR est lui aussi saturé sur le tronc commun des trois lignes en centre-ville (voir page 8) : alors qu'il a été dimensionné pour 40 000 voyages par jour, son trafic quotidien dépasse les 60 000 voyages, un tramway est aujourd'hui nécessaire. Le BHNS de Toulon (page 8) sera saturé dès sa mise en service.

Une politique cohérente

Une politique vertueuse de déplacements urbains ne se résume pas à un effort d'investissement en transport collectif. Cet effort doit s'inscrire dans une politique cohérente portant sur les modes doux, l'intermodalité et la maîtrise de la circulation automobile.

Les aménagements de voirie pour piétons ne doivent pas être oubliés : à Paris, 79 % des déplacements domicile-commerce se font à pied. Il est souhaitable de généraliser le 30 km/h suivant l'exemple grenoblois.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette, membre de la FNAUT, réclame de grands aménagements cyclables (vélostations, autoroutes à vélo, passerelles). Elle demande qu'un appel à projets vélo soit inclus dans le prochain plan national vélo et bénéficie d'une subvention globale de 200 millions d'euros car, comme en matière de transport collectif, les besoins sont sous-estimés par les politiques.

Un 4ème appel à projets doit concerner les gares ferroviaires et routières, et les autres points de correspondances, ainsi que les aménagements nécessaires pour les bus électriques.

Il faut enfin arrêter la construction de parkings centraux (voir le projet nantais invraisemblable de création de 600 places en pleine ville) et les grands investissements routiers qui favorisent la périurbanisation, et densifier activités et habitat le long des axes de TCSP selon le principe des « contrats d'axes ».

L'objectif est bien d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture dans les zones urbanisées. L'expérience montre que la réponse du public aux investissements en transport collectif (et aménagements cyclables) est toujours positive : dans les agglomérations bien équipées, la part modale de la voiture a régressé à moins de 50 % (Lyon, Lille, Strasbourg, Grenoble...) ; à Tours, le succès du tramway a largement dépassé les prévisions, et on se demande bien pourquoi la nouvelle municipalité ne veut pas lancer une deuxième ligne.

Le succès du train périurbain

Les réouvertures des lignes Tours-Chinon en 1982, Nantes-Pornic en 2001, Cannes-Grasse en 2005, Nantes-Châteaubriant en 2014, Avignon-Carpentras en 2015 ont démontré l'efficacité des dessertes ferroviaires périurbaines. Chacune de ces lignes est fréquentée aujourd'hui par plusieurs milliers de voyageurs chaque jour. Ces succès confirment l'intérêt de préserver les emprises ferroviaires inutilisées. Ils doivent inciter à sauvegarder celle de la petite ceinture parisienne : Paris est la seule capitale européenne à ignorer délibérément l'existence d'un patrimoine aussi exceptionnel.

Les réouvertures ne sont pas gratuites. Cependant il faut déduire de leurs coûts celui des investissements qui auraient été nécessaires sur l'axe routier pour en éviter la saturation, et le coût social de la congestion routière, des accidents et de la pollution de l'air qui seraient évités grâce au report de trafic routier sur le rail.

Depuis 15 ans, 500 km de lignes périurbaines et 300 gares ont été ouvertes ou rouvertes en Allemagne.

Une belle performance

Les résultats d'une enquête menée en 2015 auprès de 28 000 personnes montrent que la part modale de la voiture dans la métropole de Lyon continue de diminuer au profit des transports collectifs en passant de 48% (en 2006) à 42% (en 2015). Ils apportent un démenti cinglant au rapport récent de la Fondation pour l'Innovation Politique sur les transports (FNAUT Infos 242), dont les auteurs affirmaient que le transfert modal attendu en particulier de la mise en service de tramways ou métros est « invisible dans les statistiques ».

Sur la période considérée, suite à la politique engagée par les élus lyonnais, la part modale du transport collectif est passée de 15% à 19% et celle de la marche de 33 % à 35 %.

Après une progression très spectaculaire, la part modale du vélo s'est stabilisée à 2% (elle est passée de 2% à 3% dans les villes de Lyon et Villeurbanne). La combinaison du vélo avec un autre mode de transport est par contre en forte hausse (+ 18%), ce qui confirme l'utilité d'une approche multimodale des déplacements.

Le cas le plus illustratif des erreurs à éviter est celui de la Nouvelle Route du Littoral de l'île de la Réunion (une autoroute de 12 km sur pilotis implantée en plein océan entre Saint-Denis et la Possession) : l'association ATR-FNAUT propose d'abandonner ce projet invraisemblable au profit d'une solution terrestre plus légère, et de revenir au projet initial de tram-train (FNAUT Infos 220 et 228).

Signalons que la FNAUT a commandé récemment aux cabinets Trans-missions et TTK une évaluation des choix effectués dans le passé entre tramway (sur fer ou sur pneus) et BHNS dans quelques grandes agglomérations françaises. L'objectif de cette étude est double : recenser les cas où l'alternative tramway/BHNS a été étudiée ou aurait dû l'être, puis évaluer les solutions mises en place, notamment au regard du trafic prévu ou constaté.

Les projets de TCSP recensés par la FNAUT

Precisons que les trois listes données ci-dessous ne sont pas exhaustives. Les deux premières concernent des projets souhaités à la fois par nos associations et par les élus, la troisième rassemble des projets nécessaires mais délaissés par des élus qui refusent de remettre en cause la place de la voiture en ville et utilisent souvent les difficultés budgétaires pour justifier leur immobilisme.

Projets urbains

Des projets de BHNS (ou de prolongements) existent dans les villes suivantes de province : Bayonne, Chambéry (entre le centre et la zone d'activités de Technolac), Douai, Lille (vers Comines), Lyon (site propre pour la ligne C3), Pau, Poitiers, Rouen, Saint-Quentin, Strasbourg (prolongements ouest et nord du BHNS existant), Thionville, Valenciennes. Citons aussi, en Ile-de-France : le TZen 3, site propre bus de 10 km entre Paris et Gargan (93), et le TZen 4, site propre bus de 14 km entre Viry et Corbeil (91).

Les projets de tramway, et parfois de métro, sont aussi nombreux, y compris dans des villes déjà bien équipées :

- Bordeaux (prolongement de la ligne A jusqu'à l'aéroport de Mérignac, ligne de rocade - voir page 8) ;
- Grenoble (prolongements des lignes A et E, ligne nouvelle vers Meylan) ;
- Montpellier (prolongement de la ligne 3 vers l'aéroport) ;
- Nantes (desserte du nouveau CHU, nouvelle liaison nord-sud) ;
- Paris (prolongement du T8 sur 6 km de Saint-Denis à Rosa Parks) ;
- Rennes (prolongement de la ligne A du métro automatique Val) ;
- Saint-Etienne (projet de ligne L5) ;
- Strasbourg (prolongements de lignes existantes à Wolfisheim, Vendenheim et Lingolsheim) ;
- Toulouse (projet de téléphérique Rangueil-Oncopole).

Projets périurbains

De nombreuses lignes périurbaines restent inutilisées ou sous-utilisées :

- Alès-Bessèges ;
- Annecy-Albertville ;
- tour du bassin d'Arcachon ;
- ligne de la rive droite du Rhône ;
- Avignon-Nîmes ;
- Morteau - La Chaud-de-Fonds ;
- Châlon-sur-Saône - Saint-Marcel ;
- Forbach-Sarrebruck ;
- Evian - Saint-Gingolph ;
- Grenoble-Vif/Vizille ;
- Le Mans - La Flèche ;
- Lille-Seclin/Baisieux ;
- Lyon-ouest lyonnais ;
- Lyon-Trévoux ;
- Lyon-Crémioux ;

- Montpellier-Castries-Sommières ;
- Montpellier-Fabrègues-Paulhan ;
- Nancy-Champigneulles-Jarville ;
- Nîmes - Le Grau-du-Roi ;
- Orléans - Châteauneuf-sur-Loire ;
- Orléans-Montargis ;
- Sarrebruck - Sarre-Union ;
- tram-train de la vallée de la Fensch ;
- Tours - Saint-Pierre-des-Corps.

Des RER peuvent même être créés dans diverses agglomérations : Chambéry (entre Aix-les-Bains et Montmélian), Lille (entre Lille et le bassin minier), Nancy (vers Toul, Lunéville, Pont-Saint-Vincent, Pont-à-Mousson), Strasbourg (Mommenheim - Strasbourg - Erstein, Haguenau-Strasbourg-Kehl, Molsheim-Strasbourg-Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim).

Trop de projets ignorés

Enfin, de nombreux projets de créations ou extensions de lignes, souvent étudiés de longue date, sont réclamés par nos associations mais ont été abandonnés explicitement, reportés ou délaissés par les élus concernés :

- BHNS (Angoulême, Dunkerque, Niort, Toulon axe nord-sud) ;
- tramways (Amiens ligne abandonnée, Avignon ligne 2, Aubagne, Angers ligne 2, Montpellier ligne 5, Toulon axe est-ouest, Tours ligne 2) ;
- conversion du TVR de Nancy en tramway, suivant l'exemple de Caen ; conversion des BHNS saturés de Nantes et Rouen en tramways ;
- réutilisation de la petite ceinture ferroviaire de Paris (Paris est la seule capitale européenne disposant d'une telle emprise et à ne pas l'exploiter) ;
- réouvertures de lignes périurbaines (Dunkerque - Bray-Dunes, Genève - Saint-Julien) ;
- abandon de la Nouvelle Route du Littoral de la Réunion et retour au projet abandonné de tram-train Saint-Paul - Sainte-Marie.

Une grave erreur

En délaissant des projets intelligents, ou en refusant de les subventionner, élus locaux et gouvernement portent une lourde responsabilité :

- sans investissements ambitieux de transport collectif, les citadins et habitants des zones périurbaines continuent, en l'absence de solution de rechange, à se déplacer massivement en voiture, malgré l'insécurité, la fatigue et le temps perdu dans les embouteillages ;
- dans ces conditions, il est impossible de lutter efficacement contre la pollution de l'air urbain, on en est réduit à « traiter » les pics de pollution. Ce grave problème de santé publique - sans parler du bruit, aussi dangereux que la pollution de l'air - ne sera pas résolu sans employer les grands moyens.

L'échec du BRT

Selon l'université de Berkeley, la saturation des BHNS de Nantes et Rouen n'est pas un phénomène exceptionnel. Elle est observée, à plus grande échelle, sur les BRT (Bus Rapid Transit) de Bogota et Curitiba (Colombie) volontiers cités en exemple mais eux aussi victimes de leur succès. Entre 2005 et 2010, la fréquentation de celui de Bogota a augmenté de 30 % alors que la capacité n'a pu être accrue que de 2 %. Les fréquences ont été renforcées jusqu'à un bus toutes les 30 secondes aux heures de pointe : des embouteillages de bus sont apparus et les coûts d'exploitation (personnel) ont explosé.

Les conditions de transport se sont dégradées (« sardine-like conditions ») et l'insécurité (vols à la tire, attouchements) s'est développée à un tel point que les usagers appartenant à la classe moyenne, même s'ils habitent le long des lignes, ont abandonné massivement le BRT et acheté des voitures. Aucune solution ferroviaire n'est envisagée.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Déplacements domicile-travail

Selon la DARES (direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, ministère du Travail), l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail a régressé de 25 % entre 1998 et 2010, passant de 15 % à 11 % des actifs.

Plus d'un tiers des travailleurs consacre au moins une heure par jour à se rendre sur son lieu de travail.

Périurbanisation

Selon l'INSEE, la périurbanisation s'est poursuivie dans la cuvette grenobloise entre 2006 et 2011 : la population de Grenoble a augmenté de 0,8 %, celle des banlieues de 1,6 % ; 9 % des logements étaient vacants à Grenoble, moins de 5 % à l'extérieur, ce qui traduit la cherté des logements centraux ; 66 % des ménages étaient motorisés à Grenoble, 84 % à l'extérieur.

Comprenez qui pourra...

Le choix entre tramway et BHNS donne lieu à des situations cocasses. Dans l'agglomération d'Avignon, les élus LR ont réussi à imposer la construction d'une première ligne de tramway, mais la maire PS d'Avignon et le maire FN du Pontet ont fait échouer la moitié du projet.

A Toulon, c'est exactement l'inverse : le maire LR refuse le tramway (page 8) que recommandaient les élus PS et FN. A Amiens, les élus LR ont éliminé le projet de tramway défendu par le PS mais critiqué par le FN.

Seuls les écologistes EELV ont adopté la même position, favorable au tramway, dans les trois agglomérations.

Un signal fort... et stupide

Anne Hidalgo : « La mobilité électrique, c'est l'avenir, la Formule E est une très belle manière de la promouvoir auprès du grand public. Beaucoup d'associations engagées contre la pollution soutiennent cette initiative. Paris soutient la Formule E, parce que c'est un accélérateur fantastique pour l'innovation dans le champ électrique et sa promotion dans nos villes ».

Patrick Kanner ne craint pas la grandiloquence et le ridicule : « cet événement démontrera notre capacité à accueillir le monde entier, en France, dans cette belle ville de Paris. Le signal fort que nous adressons au monde est que la France est debout, qu'elle a la tête levée et est capable d'accueillir les plus grands événements sportifs internationaux. Je pense bien sûr à l'Euro 2016 et à la candidature des jeux Olympiques ».

Jérôme d'Ambrosio, pilote de formule 1 électrique : « nous allons toucher un public nouveau qui n'est pas le public de la course automobile traditionnelle, c'est vraiment important pour nous ».

Alain Prost : « nous préparons l'avenir, nous allons toucher un public plus jeune et plus féminin ».

www.tomsguide.fr : « Les fans de Formule 1 en ont rêvé, la Formule E le fait. Paris va accueillir une course automobile intramuros sur un site historique. Composé de 14 virages, le circuit passera devant le tombeau de Napoléon ». « Ce sera une manifestation d'envergure internationale, une révolution dans le monde du sport automobile », s'enthousiasme **Alejandro Agag**, directeur de Formula E.

www.actu-environnement.com : « la compétition se jouera au coude-à-coude, un spectacle qui promet du suspense et des frissons ».

Lu sur le site de la course : « Le son des voitures de course est un élément très important pour les fans. Contrairement à une idée reçue, les monoplaces de Formula E sont loin d'être silencieuses. Elles produisent un son moderne, futuriste. À haute vitesse, le son produit par la SRT-01E de Renault est d'environ 80 décibels, plus qu'une voiture de route à essence (environ 70 décibels) ».

Une décision calamiteuse

Denis Moreau, Rue de l'Avenir : « il est affligeant de constater qu'en 2016 la Maire de Paris utilise, pour promouvoir la voiture électrique, l'idéologie de la vitesse au lieu de prôner une conduite apaisée et citoyenne qui a tant de mal à progresser dans les esprits faute d'information, de pédagogie et de contrôle. Quelle décision calamiteuse pour la sécurité des déplacements en milieu urbain, compte tenu de la valorisation de la vitesse qu'elle perpétue ! »

Une course automobile en plein cœur de Paris !

© Wikipedia

Sous la pression des constructeurs automobiles, Anne Hidalgo, maire PS de Paris, soutenue par Patrick Kanner, ministre PS de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, a accepté d'organiser, le 23 avril, une course de voitures électriques en plein Paris, avec la participation de pilotes professionnels de formule 1. Le circuit de 2 km entourait les Invalides. La dernière compétition automobile à Paris (bois de Boulogne) datait de 1951.

La compétition automobile permet de faire progresser la technologie. Mais rien n'empêchait d'organiser la course sur un circuit traditionnel.

Certes, bien qu'organisé dans le secteur protégé du 7ème arrondissement, ce « Grand prix de formule 1 électrique » n'a pas perturbé la vie des Parisiens de manière insupportable. Mais, comme on pouvait le prévoir, il a eu un retentissement médiatique important et a été l'occasion d'une vaste opération de promotion de la voiture électrique et de « greenwashing » de l'usage de l'automobile.

Rue de l'Avenir, les Droits du Piéton, la Fédération des Usagers de la Bicyclette et la FNAUT ont dénoncé, dès son annonce, cette manifestation anti-pédagogique et trompeuse.

Une initiative déplacée

Cette promotion inattendue et consternante de la vitesse automobile (230 km/h !) sous prétexte d'écologie est perverse : on sait que la vitesse, verte ou non, est la cause principale des accidents routiers (FNAUT Infos 239).

Par ailleurs cette initiative est totalement contradictoire avec la volonté affichée de la Ville d'apaiser Paris, d'y réduire la place de la voiture, d'y encourager la marche et l'usage du vélo par la généralisation des zones 30.

Enfin, bien loin d'être « un signal fort adressé au monde », elle est nocive pour l'image internationale de Paris : imagine-t-on un tel rodéo à Copenhague ou Amsterdam, villes où la voiture a été remise à sa juste place sans être exclue et où le bien-être des habitants est une priorité des élus ?

La solution miracle ?

La voiture électrique est présentée par ses promoteurs(-trices) comme la panacée. Or, si elle permet de réduire le bruit et la pollution chimique locale de l'air, elle est aussi encombrante et accidentogène que la voiture thermique, et elle émet presque autant de particules fines (en raison de l'usure des pneus et des plaquettes de freins). Son usage généralisé est donc inadapté au milieu urbain : il n'est vraiment justifié que dans le cas des flottes captives (livraisons, taxis, voitures partagées).

La voiture électrique est en réalité une fausse bonne idée : son cycle de vie n'est pas nécessairement moins émetteur de gaz à effet de serre que celui de la voiture thermique (voir encadré).

Rappelons aussi que les très coûteuses subventions accordées à la voiture électrique (10 000 euros à l'achat d'un véhicule neuf) et aux équipements de recharge, financées par l'ensemble des contribuables, ne sont pas équitables : elles bénéficient essentiellement aux ménages aisés, qui peuvent seuls s'offrir un véhicule électrique.

Enfin l'obsession de la traction électrique conduit à des absurdités. Les 4 000 bus thermiques RATP ne sont responsables que d'une part marginale de la pollution de l'air à Paris (évaluation effectuée avant l'affaire Volkswagen, qui a démontré que la pollution réelle des voitures thermiques est bien plus élevée que ce qui était annoncé). Leur remplacement par des bus électriques deux fois plus coûteux va mobiliser un milliard d'euros, au détriment d'investissements plus efficaces (à commencer par des couloirs réservés aux bus) et d'un renforcement de l'offre pouvant attirer une clientèle nouvelle.

La recherche légitime de progrès technologiques ne doit pas servir à promouvoir l'usage de la voiture. La mobilité durable passe en priorité par une réduction de l'usage de la voiture, quel que soit son type de motorisation, c'est-à-dire par des changements de comportements individuels.

La voiture électrique, un bilan carbone incertain

Selon le journal britannique New Scientist, une voiture à essence récente émet environ une tonne de CO₂ par an. Mais si on tient compte des émissions au cours de sa fabrication et de l'élaboration de l'acier de sa carrosserie et de ses composants en verre, aluminium, caoutchouc, tissu et cuir, le total se monte à 6 tonnes de CO₂ ! Ce dernier chiffre est le même pour une voiture électrique... Celle-ci ne libère pas de CO₂ en roulant, mais si l'électricité est produite à partir de charbon, pétrole ou gaz, on ne fait que déplacer les émissions. Si l'électricité provient de panneaux solaires, il faut tenir compte des émissions lors de la purification poussée du silicium qui compose les panneaux. Si elle est d'origine éolienne, il faut tenir compte des émissions lors de la fabrication des puissants aimants des turbines. Ma conclusion : pour limiter vraiment les émissions (et aussi les gaspillages d'espace et de matières premières), il faut en priorité limiter l'usage de la voiture particulière et du camion.

Jacques Scornaux, AUT Ile-de-France

Forum

Avignon-Carpentras

On se demande si la ligne Avignon-Carpentras a bien été rouverte... Pendant les vacances scolaires d'hiver, deux trains sur trois ont été remplacés par des cars, comme si le confort du meilleur autocar pouvait égaler le confort du plus mauvais autorail. Et le trajet de bout en bout dure 1h20 au lieu de 40 minutes. Des rames TER et des conducteurs ont en effet été réquisitionnés pour assurer la desserte des stations de ski. Les abonnés ont été informés par la SNCF par courriel, mais les usagers occasionnels sont restés sur les quais.

Réflexion d'un de ces derniers, cité par La Provence : « je n'ai pas pris un billet de train pour voyager en car et rater ma correspondance pour Paris ».

Si la SNCF remettait des rames tractées entre Marseille ou Valence et Briançon, elle dégagerait un nombre important d'automoteurs diesel, elle pourrait répondre mieux aux pointes de trafic (en rajoutant des voitures).

Et les voyageurs retrouveraient le niveau de confort qui leur était offert il y a 30 ans, et qu'ils ont perdu après la mise en service de matériels « modernes » inadaptés à des parcours de plus de 1h30. A quand un nouvel exploitant ?

Claude Jullien, FNAUT PACA

TET : un gouffre financier ?

Parler de gouffre financier à propos du déficit (400 millions par an) des trains Intercités (TET) est abusif, d'autant que ce déficit est assumé pour l'essentiel par la SNCF. Ces trains transportent 100 000 voyageurs par jour soit plus de 30 millions par an (le TGV en transporte 100 millions hors relations internationales) et le taux moyen de couverture des coûts d'exploitation par les recettes commerciales est de 70 %.

Comparons au TER : un million de voyageurs par jour, soit environ 300 millions de voyageurs par an (15 milliards de voyageurs x km et un trajet moyen de 50 km), un taux de couverture de 30 % et, en 2013, une subvention totale d'équilibre des 20 Régions (hors Corse et IdF) de l'ordre de 4 milliards d'euros hors investissements en infrastructures et matériel roulant, soit 200 millions en moyenne par Région (Ville, Rail et Transports, juillet 2015).

La subvention par voyageur est donc à peu près la même pour les TER et les Intercités. Mais la subvention par voyageur kilomètre, plus significative, est 4 fois plus faible pour les TET que pour les TER, la longueur moyenne du parcours en TET étant de 200 km.

Jacques Ottaviani, président de l'Association pour la Promotion de la ligne Nantes-Bordeaux (APNB)

TER supprimés

Les suppressions ou diminutions d'offre TER, avec ou sans autocars de substitution, se font sur des lignes déjà très fragiles et, particulièrement, dans des zones rurales qui servent de réservoir pour les zones urbaines.

C'est typiquement le cas en Nord - Pas de Calais - Picardie où ce sont d'abord les lignes dites secondaires qui sont touchées, par exemple Creil-Beauvais ou Amiens-Compiègne.

Patrick Vernay, Christiane Dupart

Une ligne délaissée

Sur la ligne à voie unique Annecy - La Roche sur Foron - Annemasse, les fréquences et les vitesses très faibles ne peuvent que favoriser l'utilisation de l'autoroute A41 Nord, construite récemment à grands frais (40 millions d'euros/km) et déjà saturée : un passage partiel à 2 x 3 voies est étudié dans le cadre de la poursuite d'une politique de tout routier en Haute-Savoie, les objectifs de la COP 21 sont oubliés...

Edmond Luca, 69 Lyon

Les leçons du tramway

Des tribulations du tramway d'Orléans, on peut tirer quatre leçons.

Le tramway n'est ni de droite, ni de gauche, c'est un outil au service de toute la population. Il s'inscrit dans une continuité au-delà des échéances électorales et doit être réalisé en dehors de toute considération partisane. C'est finalement ce qui a prévalu à Orléans. Lors de l'inauguration de la 2ème ligne, le maire UMP Serge Grouart a rendu hommage à son prédécesseur PS Jean-Pierre Sueur, qui a lancé la première.

La notion de réseau est essentielle, elle est génératrice d'économies d'échelle. L'idéal est d'avoir un réseau maillé de plusieurs lignes, comme à Strasbourg, Grenoble ou Montpellier.

En transport public, il faut utiliser des techniques fiables et éprouvées. Le tramway bénéficie de 160 ans d'expérience : il évite soucis et déboires, tant aux usagers qu'aux décideurs (voir Nancy, Caen, Douai et, dans une moindre mesure, Clermont-Ferrand).

Enfin, il faut prévoir large. La capacité d'un TCSP dépend à la fois de la qualité du site propre et de l'emport des véhicules : la frilosité n'est pas de mise, car il ne faut pas prendre le risque de rebuter le client par une offre trop chichement mesurée, notamment à l'heure de pointe. Quand tous les critères de qualité sont au rendez-vous (confort, accessibilité, temps de parcours prévisible), le TCSP est plébiscité : un BHNS est très vite insuffisant. Le choix technique doit toujours s'opérer dans une vision prospective.

Didier Grimault, Collectif Tramway d'Orléans

L'expertise de Gérard Mathieu

Nous donnons ici quelques précisions en réponse à des questions suscitées par l'expertise de Gérard Mathieu sur l'hypothèse de trains Intercités circulant à 200 km/h (FNAUT Infos 244).

Les gains de temps liés à des relèvements de vitesse ont été calculés en général par rapport aux meilleurs temps de parcours actuels. Dans certains des cas étudiés, cependant, ces temps sont moins performants que dans le passé pour diverses raisons (vieillesse des infrastructures et/ou des matériels roulants, conditions dégradées d'exploitation, suppressions de dessertes directes). Le temps de référence retenu est alors le meilleur temps observé dans le passé.

Les gains de temps ont été calculés pour des relèvements de vitesse pouvant aller jusqu'à 220 km/h, vitesse accessible à des rames automotrices sur la plupart des sections où le 200 km/h l'est aux trains tractés.

Un relèvement de vitesse à 200 km/h n'est pas envisageable si la ligne considérée est saturée. Certains estiment que c'est le cas aujourd'hui de la ligne PLM Dijon-Lyon (197 km). Mais il est difficile d'apprécier le degré de saturation d'une ligne. On peut ainsi imaginer que, sur cet itinéraire, une partie du trafic de fret soit reportée sur la ligne de la Bresse, construite à cet effet dès 1883 par le PLM : un relèvement de la vitesse des Intercités (et des TGV) à 220 km/h serait alors possible surtout si, comme en Alsace, les TER circulaient à 200 km/h. Cette démarche porterait de 500-600 à 700-900 km la longueur totale supplémentaire des lignes classiques parcourables à 200 km/h.

Comme l'a démontré Gérard Mathieu, la circulation de trains Intercités à 200-220 km/h n'est pas possible sur l'ensemble des grandes lignes classiques. Ce constat ne signifie absolument pas que le 200-220 km/h doit être écarté. Comme nous l'avons écrit, cette vitesse devra être recherchée sur les lignes structurantes, en particulier Paris-Clermont et Paris-Limoges. Il est donc indispensable qu'un matériel nouveau, apte à 220 km/h, soit mis à disposition des exploitants en France par les constructeurs ferroviaires.

La technique pendulaire est très coûteuse (mais elle a son créneau). Le matériel est plus coûteux à l'achat et à l'entretien que le matériel ordinaire. La voie doit être lourdement armée et impeccablement entretenue. En effet les efforts transversaux sur la voie ne sont pas compensés par la pendulation. Celle-ci compense la force centrifuge seulement au niveau du plancher, donc des voyageurs, et non du bogie.

Très mal dit

X Jean-Charles Decaux, codirecteur de l'entreprise de mobilier urbain JCDecaux : « doter la ville de Paris de l'abribus le plus innovant déployé à ce jour dans le monde est une grande fierté ». Ses abribus viennent d'être couronnés du « Janus de la Cité 2015 » décerné par l'Institut français du design, dont les membres ne prennent pas souvent l'autobus. Selon la FNAUT Ile-de-France (qui, évidemment, n'a pas été consultée par Decaux), ils ne protègent ni du vent ni de la pluie, et les sièges sont trop étroits... Innovant, peut-être, mais pas de quoi être fier !

Le bêtisier de la droite grenobloise

Le maire EELV de Grenoble, Eric Piolle, soutenu par le président PS de la Métropole, Christophe Ferrari, va étendre le centre piéton, actuellement fragmenté contrairement à ceux de Strasbourg ou Nantes. Ses opposants LR ont réagi de manière plutôt sommaire.

Matthieu Chamussy : « l'interdiction de la circulation sur plusieurs grands axes est mortifère, il est promu par des bobos qui veulent imposer leurs certitudes et leur mode de vie. Je refuse l'extrémisme de quelques hurluberlus déconnectés de la vie quotidienne ».

Richard Cazenave, ancien adjoint d'Alain Carignon dans les années 1980, est « révolté par les méthodes de voyous de cette municipalité totalement totalitaire » car « de nouvelles rues piétonnes entraveront l'accès automobile aux commerces haut de gamme ».

Sujets de bac 2016

Section Philosophie

- Commentez et appliquez au secteur des transports collectifs cette maxime de Léonard de Vinci : « ne pas prévoir, c'est déjà gémir ».

Section Lettres

- Discutez cette maxime de Pierre Mendès-France : « l'homme politique a pour mission de défendre l'intérêt profond de la collectivité contre la demande immédiate ».

Section Economie

- Illustrez cette affirmation d'Albert Einstein : « le monde ne sera pas détruit par ceux qui font le mal, mais par ceux qui le regardent sans rien faire ».

Section Sciences

- Appliquez cette réflexion de Claude Chabrol au secteur des transports : « la bêtise est infiniment plus fascinante que l'intelligence. L'intelligence a des limites, la bêtise n'en a pas ».

La consultation des archives de FNAUT Infos est strictement interdite pendant les épreuves. Les meilleures copies seront publiées prochainement dans notre bulletin.

En bref

Tromperie écologique

Les 23 et 24 janvier, a lieu à Lans-en-Vercors (38) la 26ème édition du « Trophée Andros ». Au lieu de développer une offre touristique attractive en toute saison, la commune a préféré, pour assurer un semblant d'activité le temps d'un week-end, jouer la carte du sport automobile, tocade polluante du siècle passé. C'est l'image même du massif du Vercors, pourtant Parc Naturel Régional, qui est ternie.

Si depuis 2007 les organisateurs de la course se flattent de faire concourir des véhicules électriques, ce n'est malheureusement qu'une opération bien rodée de « greenwashing » : le réseau électrique des stations de ski étant inadapté pour recharger les batteries, il faut brûler des milliers de litres de fioul dans des groupes électrogènes pour les alimenter (source : EELV Isère).

Capitalisme américain

La Convergence Nationale Rail (CNR-CGT, voir FNAUT Infos 226) élève le débat dans l'Humanité du 17-02-2016 : elle affirme que le ministre des Transports s'apprête à ouvrir le rail à la concurrence « afin de préparer le terrain au capitalisme américain dans le cadre du futur traité transatlantique ».

Les relations ferroviaires Montluçon-La Rochelle

Jean-Claude Bechade, président de l'association ALTRO qui milite pour la LGV Poitiers-Limoges (2 milliards d'euros) et la Via Atlantica : « Si on parle de rentabilité, c'est qu'on n'a pas pris le problème du bon côté. On s'est bloqué sur le Paris-Limoges en deux heures, mais il n'y a pas que Paris. On pouvait envisager un Montluçon - Guéret - La Rochelle ». Quel trafic entre Montluçon, Guéret et La Rochelle ?

Agenda

Journée de formation 2016

Cette formation gratuite aura lieu le vendredi 9 septembre au siège de la FNAUT. Elle sera consacrée au transport par autocar : nouvelles dessertes, gares routières, droits de voyageurs. Intervenantes : Sonia Arhainx, directrice d'Isilines-Transdev ; Sophie Labrune, responsable juridique de la FNTV ; Sophie Ridoux, membre de la DGCCRF.

Inscription obligatoire : contact@fnaut.fr

Colloque du 28 septembre

Un colloque organisé par la FNAUT sur l'avenir du système ferroviaire aura lieu le mercredi 28 septembre 2016, salle Victor Hugo à l'Assemblée Nationale.

Grand prix national de la bêtise

X Jean-Pierre Giran, professeur des universités et maire LR de Hyères : « un tramway à Toulon ? Pourquoi pas un retour à la diligence ? » Plaignons les pauvres étudiants de ce professeur ignorant qui n'a jamais voyagé...

Une proposition inattendue

Ségolène Royal, ministre de l'environnement, a proposé la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim (Alsace) et sa transformation en usine de fabrication de... voitures électriques.

A méditer

✓ **Michel Rocard** (La Tribune du 29 mai 2015) : « Faire passer des millions d'automobiles du parc européen de l'essence à l'hybride ou l'électrique, n'est pas improbable. C'est un marché qui s'ouvre, mais il faudra injecter des dizaines de milliards d'euros ».

✓ **Dominique Plancke**, ancien conseiller régional EELV de la région Nord - Pas-de-Calais : « on fait des investissements monstrueux pour la voiture électrique mais on a finalement assez peu de résultats et de retours d'expérience ».

✓ **Bruno Gazeau**, président de la FNAUT : « Le mieux est l'ennemi du bien. Oui à des bus propres mais pas au prix d'une réduction des services résultant d'un surcoût d'investissement et de fonctionnement des réseaux urbains en période de disette budgétaire ».



Paris-Clermont : attention au dos d'âne !

Le président et le Paris-Clermont

Selon Laurent Wauquiez, président LR de la région Auvergne-Rhône-Alpes, prendre le train Paris-Clermont, c'est « avoir le sentiment d'être un citoyen de seconde zone » : « les rames sont formées de vieux wagons, on y est chahuté dans tous les sens ; ces rames chaotiques vous secouent la moitié des vertèbres, c'est un problème très important pour les auvergnats ». Or les 13 rames Corail en service sur Paris-Clermont ont été modernisées récemment. Le Petit Journal de Canal Plus a interrogé les voyageurs : tous les auvergnats de souche sont très satisfaits du confort des rames, aucun d'entre eux ne souffre des vertèbres.

Rouen : BHNS saturé

A Rouen, en complément du tramway et de TEOR, un faisceau de trois lignes de BHNS à guidage optique, les cinq lignes de bus les plus importantes ont bénéficié récemment d'une vaste opération de requalification portant à la fois sur l'infrastructure (couloirs réservés, priorités aux carrefours, aménagements des stations), le matériel roulant (achat de bus neufs) et la fréquence (10 minutes d'attente au maximum). Dès les premiers mois d'exploitation de ces lignes labellisées FAST, une nette progression de la fréquentation a été observée dans plusieurs secteurs de l'agglomération.

Dans le même temps, hélas, TEOR, victime de son succès, atteint la saturation : dimensionné pour 40 000 voyages par jour, il voit son trafic quotidien dépasser désormais les 60 000 voyages. En centre-ville, sur le tronçon commun aux trois lignes, il devient difficile de trouver une place à bord des véhicules, en dépit de fréquence particulièrement soutenues (un passage toutes les 2 à 3 minutes). La situation est analogue à celle du Busway de Nantes (FNAUT Infos 221 et 223) : une évolution du système vers le mode tramway est maintenant nécessaire.

Bernard Champeaux, CPTC, FNAUT Normandie

Bordeaux : bientôt une ligne de rocade tramway ?

A Bordeaux, un projet de nouvelle ligne de tramway, dénommée Gradignan-Talence-Bordeaux, est très sérieusement étudié par les élus de la communauté urbaine. Cette ligne partirait de Gradignan, au sud de la Métropole. Une correspondance serait possible à la gare de Talence-Médoquine avec les TER Bordeaux-Arcachon/Médoc, puis avec la ligne B à Talence Arts et Métiers. La ligne rallierait la ligne A à l'hôpital Pellegrin de Bordeaux et se prolongerait sur les boulevards bordelais pour faire le tour de la ville, se connecter à la ligne C à Ravezes et à nouveau à la ligne B, avant de traverser la Garonne par le nouveau pont Chaban-Delmas et arriver à Cenon, où passe la ligne A et où se trouve une gare SNCF très fréquentée.

Ce projet offre quantité d'avantages pour l'agglomération bordelaise :

- à Gradignan, un parc relais permettra de capter la clientèle des communes du Sud Gironde qui, aujourd'hui, doit venir en voiture à Talence pour retrouver le tramway ;
- la nouvelle ligne réduira du même coup la thrombose routière sur l'ancienne route de Bayonne qui traverse Gradignan et Talence ;
- elle assurera des connexions avec les lignes B, A et C, permettant de diversi-

fier les missions grâce à des raccordements entre les différentes lignes ;

- elle soulagera la ligne B, saturée à la traversée du campus universitaire ;
- enfin elle fournira, pour la première fois à Bordeaux, une transversalité et un itinéraire tramway de rocade.

Ce projet n'a donc que des avantages qui dépassent largement le cadre de la commune de Gradignan, et notre association, créée en 2010, le défend avec le soutien de la nouvelle association Bordeaux Métropole Déplacements et de la FNAUT Aquitaine.

Ce projet illustre une tendance au maillage des réseaux de tramway déjà bien développés sur des axes radiaux.

Dominique Rolland, président de l'association Prendre le tram à Gradignan

Grenoble : câble ou tramway ?

Le créneau du téléphérique urbain est étroit : franchissement de coupures urbaines (fleuves, autoroutes...) ou liaison entre ville haute et basse (en concurrence avec le funiculaire).

Après l'échec du projet inadapté de téléphérique Fontaine - Lans-en-Vercors, les élus de Grenoble Alpes Métropole poussent une liaison par câble entre les communes de Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux qui franchirait le Drac, l'Isère, deux autoroutes et une voie ferrée, desservirait le Polygone scientifique et serait en correspondance avec les lignes A, B et E de tramway.

Notre association ne condamne pas ce projet qui correspond bien à un créneau du câble, mais elle constate que le trafic prévu est bien faible : 5 000 voyageurs par jour à la mise en service en 2021, 8 500 en 2030. Elle estime qu'il n'est pas d'actualité et répond surtout à une mode, à une recherche d'innovation à tout prix, au désir de bénéficier de subventions disponibles dans le cadre du CPER et au souci de valoriser un constructeur local. Sa réalisation (60 millions d'euros) impacterait durablement les capacités d'investissement et retarderait des projets bien plus utiles.

L'erreur est évidente : il ne faut pas partir d'une technique, le câble comme autrefois le Poma 2000, mais analyser d'abord les besoins des usagers. Il est plus urgent d'investir dans l'extension du réseau de tramway. Seul le prolongement de la ligne A sur 1 km vers Pont de Claix est programmé pour une mise en service fin 2018. Les besoins sont importants : la ligne E peut être prolongée utilement vers le sud et la ligne A vers le nord ; une ligne nouvelle en direction du nord-est (Meylan et le Grésivaudan) est nécessaire ; enfin un tram-train devrait desservir la zone sud de l'agglomération (Vif et Vizille).

Emmanuel Colin de Verdière, ADTC-Grenoble

Après des années d'immobilisme, Hubert Falco, président LR de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM), a finalement confirmé son entêtement aveugle, refusant de prendre en compte les besoins réels de la population et d'évoluer en fonction de la situation socio-économique de l'agglomération, appelée à devenir métropole : « non, il n'y aura pas de tramway à Toulon », c'est d'un BHNS que sera équipé l'axe lourd La Seyne/Toulon/La Garde « à l'horizon 2019 » (la déclaration d'utilité publique du TCSP publiée en 2005 mentionnait un tramway) : « notre avis est basé sur la raison, la décision est démocratique et pragmatique, le BHNS est justifié par la configuration de l'urbanisation de l'aire toulonnaise ».

On constate avec désolation qu'à l'exception des opposants politiques, aucun conseiller communautaire n'a eu le courage de réagir à cette décision basée sur des chiffres trompeurs et arguments fallacieux (FNAUT Infos 241), de peur de porter ombrage au président de TPM.

Quand on dit s'inspirer du BHNS de Metz, on omet de préciser que l'agglomération messine ne compte que 220 000 habitants, alors que celle de Toulon en compte le double et que la répartition linéaire de la population était particulièrement favorable au choix d'un tramway de forte capacité.

On risque ainsi de connaître le même gaspillage d'argent public qu'à Caen où, après le choix malheureux d'un « tramway sur pneus » (un BHNS guidé) inadapté et vite saturé, il faut maintenant recourir avec bon sens au tramway sur rails, fiable et de capacité mieux ajustée au volume du trafic.

En prenant la bonne décision, n'était-il pas plus sage d'éviter de faire payer 2 fois le contribuable toulonnais ?

Jean-François Guyetand, président du collectif Tramway de Toulon

Congrès 2016 de la FNAUT

Le 20ème congrès de la FNAUT aura lieu à Strasbourg les 21, 22 et 23 octobre 2016. Son organisation est assurée par l'association strasbourgeoise ASTUS en collaboration avec la FNAUT Alsace.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°245
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

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 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr