

Le TGV demain... et aujourd'hui

La SNCF vient de commander, avec l'aval de l'Etat, 100 rames de « TGV du futur » qui circuleront dès 2023, pour 3 milliards d'euros. La décision laisse penser que l'avenir du TGV est bien assuré mais ne doit pas faire illusion... Certes ces rames seront moins coûteuses (achat, entretien), plus capacitaires et permettront des gains de productivité.

Mais l'augmentation de capacité incitera la SNCF à réduire les fréquences des dessertes au détriment des voyageurs et des territoires, y compris sur les grandes lignes radiales, accentuant ainsi un malthusianisme de l'offre typiquement français, contraire à la pratique de tous les autres réseaux européens. Dès 2019, la SNCF envisage des suppressions de liaisons TGV (Metz-Nice, Strasbourg-Marseille via Lons) et une contraction de l'offre entre Paris et Grenoble, Annecy, Chambéry, Lyon, Nice.

Or la ministre des Transports, affirmant l'importance de l'équité entre territoires, s'est engagée à maintenir la desserte des villes moyennes par des TGV sans correspondance, par péréquation financière comme dans l'aérien, voire par conventionnement.

Il est donc urgent que le schéma des liaisons TGV et Intercités soit présenté au Parlement, comme cela était prévu par la loi ferroviaire du 4 août... 2014, puis à nouveau par le Pacte ferroviaire du 27 juin 2018 (articles L. 2121 - 1. et 2.). Ce Pacte vise le développement du secteur ferroviaire, et conforte le rôle de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice des services voyageurs d'intérêt national : il doit donc être immédiatement et intégralement appliqué.

C'est maintenant que le Gouvernement et le Parlement doivent prendre leurs responsabilités, et que les usagers vont savoir si la réforme est un succès, ou un échec si on laisse aussi se dégrader les relations province-province, paradoxalement les plus porteuses de développement dans l'aérien.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

Sommaire

La démarche PDU à relancer	2-3
RER, tramway, BHNS	4-5
Les coupures urbaines, le stationnement des motos et scooters	6
La gratuité des transports urbains, une fausse bonne idée	7-9
Le péage urbain	10-12

Déplacements urbains Bonnes idées et fausses bonnes idées

Dans cette nouvelle analyse des déplacements urbains, la FNAUT rappelle que la dégradation de la situation (pollution par les particules fines et l'ozone, bruit, canicule et réchauffement climatique) oblige aujourd'hui à employer les grands moyens : un renforcement rapide des transports collectifs en site propre (TCSP), un appui à l'autopartage traditionnel qui permet une démotorisation des citadins et une récupération d'espace public, l'introduction généralisée du péage urbain, le blocage de l'extension des zones urbaines périphériques. La FNAUT dénonce une fois de plus la fuite en avant dans l'innovation technologique inutilement coûteuse (le bus électrique, qui fait oublier le trolleybus) et les fausses bonnes idées (la voiture autonome, la gratuité des transports).

Aires urbaines

La part de la population française habitant une aire urbaine est passée de 69 % en 1982 à 82,6 % en 2008. Entre 1999 et 2008, la superficie des aires urbaines a crû de 39,2 %, passant de 33 % à 46 % du territoire national en raison de l'étalement urbain.

La population se concentre donc dans les zones urbanisées, celles où les conditions de vie et la santé publique se dégradent le plus, comme on a pu le constater cet été. Et la principale responsable de cette dégradation est la circulation routière, inutile de le nier et de crier qu'on veut « faire la chasse aux automobilistes ».

Il n'a jamais été question de supprimer toutes les voitures, mais de réduire fortement leur présence en ville. Si la voiture a « sa place » en ville, elle ne doit pas avoir « toute sa place », contrairement à ce que préconise un « guide de la mobilité » publié par PSA et FNE.

Un tiers des déplacements automobiles est effectué sur moins de 3 km, et un grand

nombre de moyens techniques est disponible pour remplacer la voiture utilisée en solo. Encore faut-il que leur usage soit facilité par une volonté politique forte des collectivités locales et de l'Etat.

La ville souhaitée par la FNAUT et ses associations (Rue de l'Avenir, Droits du piéton, Fédération des usagers de la bicyclette) est une ville apaisée qui n'a rien d'utopique : une circulation peu intense et ralentie, un espace public élargi au bénéfice des piétons et des personnes handicapées, des cyclistes et (condition sine qua non, trop souvent oubliée) des transports publics performants, fiables et de grande capacité.

Il est trop tard pour se contenter de gadgets (taxibus électriques connectés ou petites navettes électriques) et de discours creux et prétentieux sur la mobilité innovante, participative, co-construite, autonome, intermodale, partagée, décarbonée, éco-responsable, inclusive, résiliente, durable et citoyenne...

Mettre en œuvre la « démarche PDU »

Ecarter les fausses bonnes idées à la mode

La démarche des « Plans de déplacements urbains » (PDU), initiée en 1995 par Corinne Lepage, remarquable ministre de l'Environnement (son ministère s'intéressait alors à la mobilité et avait des idées), doit être relancée et mise en œuvre sérieusement dans toutes les grandes agglomérations, et généralisée aux agglomérations moyennes et petites, où elle est tout aussi justifiée (FNAUT Infos 147).

Réaffecter l'espace public

Un bon PDU vise en priorité à promouvoir un nouveau partage de la voirie et plus généralement à réaffecter l'espace public, aujourd'hui monopolisé par la voiture individuelle (à Paris, la voirie est occupée à 60% par des voitures en stationnement, à 35% par des voitures en circulation et à 5% par des autobus ; un trajet effectué en voiture consomme 90 fois plus d'espace que s'il est effectué en métro et 20 fois plus que s'il est effectué en autobus).

Il s'agit de permettre aux autres modes de déplacements urbains de se développer, une démarche encore mal exploitée et qu'il convient donc d'accentuer. Enfin, il faut réguler la circulation et le stationnement automobiles, et plus généralement réorganiser tout l'espace public urbain.

Les piétons

La marche en ville doit être réhabilitée grâce à la libération des trottoirs, possible dans toute la ville, de tout ce qui les encombre, en particulier les voitures en stationnement illicite, les deux-roues motorisés, les étalages abusifs, les poteaux de signalisation automobile, les déjections canines...

Les citadins, les clients des commerces, les touristes ont tout à gagner à cette politique. La formule de la zone piétonne concerne surtout le centre historique et commercial, mais elle est intéressante aussi dans les quartiers résidentiels pour redonner de l'espace vital aux enfants, aux seniors, aux personnes handicapées, aux promeneurs.

Signalons deux initiatives récentes : celle de la Ville de Paris qui consiste à remodeler de grandes places publiques (Nation, Bastille) (FNAUT Infos 247) ; l'extension et l'unification des zones piétonnes de Grenoble.

Insistons sur la nécessité de rendre agréable le milieu urbain. Cela exige :

- la valorisation du patrimoine bâti (monuments anciens, fontaines) ;
- l'aménagement de promenades le long des cours d'eau (rivières, canaux) ;
- l'installation de bancs publics ;
- la végétalisation de la ville, qui permet aussi de lutter contre les phénomènes caniculaires (mais les places à l'italienne permettent de mettre en valeur les bâtiments riverains).

Les cyclistes

Selon Alexis Frémeaux, président de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB),

« le vélo n'est pas un supplément d'âme écolo à une politique de déplacements, il est une solution pour la mobilité de demain ».

Les cyclistes sont d'autres bénéficiaires du nouveau partage de la voirie, grâce à la possibilité de créer des itinéraires (bandes ou pistes suivant le type de rue et la vitesse autorisée des voitures) continus, sécurisés et agréables, et des places de stationnement.

Une politique vélo a été définie dès 1975 par l'ADTC-Grenoble dans un livret intitulé « le vélo, véhicule d'avenir ». Depuis cette date, la FUB a montré comment mettre en place un « système vélo » susceptible de répondre à tous les besoins des cyclistes : stationnement dans les immeubles collectifs, lutte contre le vol, location de vélos, vélostations dans les gares, installation d'artisans réparateurs...

Rappelons ici que, contrairement à ce qu'affirment généralement les commerçants, les meilleurs clients des commerces centraux sont les piétons et les cyclistes, et non les automobilistes qui, avant de lécher les vitrines, doivent trouver une place de stationnement...

Les usagers des transports

Les usagers des transports ont, eux aussi, tout à gagner à un nouveau partage de la voirie, grâce à la création de couloirs réservés aux autobus, qui améliorent leur vitesse commerciale et leur régularité (elle doit s'accompagner de priorités de circulation aux carrefours), et à la création de plateformes de tramways (le choix entre BHNS et tramway a été discuté dans FNAUT Infos 265).

Les automobilistes

Enfin un bon PDU doit inciter les automobilistes à modérer leur usage de la voiture. Plusieurs démarches doivent être utilisées simultanément :

- réduire l'espace accessible à la voiture (circulation et stationnement) ; il s'agit d'aller au-delà de la cession d'espace aux autres modes pour leur permettre de fonctionner correctement ;
- réduire les possibilités de traversée du centre-ville par un plan de circulation en marguerite (Gand) ;
- augmenter le coût du stationnement et des amendes (la dépenalisation du stationnement offre de nouvelles possibilités de maîtrise de la voiture) ;
- réduire la vitesse 30 km/h comme l'a décidé récemment la métropole de Grenoble sur tout son territoire.

La démarche « PDU » exige une forte détermination politique des élus face aux groupes de pression des automobilistes et des commerçants, mais elle permet d'obtenir des résultats rapides pour une dépense publique modique.

Ainsi, à Gand, en seulement un an, la circulation à vélo a augmenté de 25 % et la fréquentation des transports publics de 8 %, alors que la circulation automobile a diminué de 12 % aux heures de pointe.

Les besoins de mobilité sont diversifiés, donc il faut diversifier les offres de mobilité : à Copenhague, le vélo est plus utilisé que le transport public. Construire la ville apaisée implique cependant de savoir résister aux idées à la mode, généralement coûteuses et peu efficaces : le modernisme est un piège et les solutions-miracles n'existent pas.

Or la mode est aux « nouvelles mobilités » : voiture électrique, voiture autonome (FNAUT Infos 256). Mais les élus, trop facilement fascinés par ces nouveautés et espérant épater l'électeur, oublient que le créneau de pertinence de ces techniques est étroit et que leur bilan carbone est contestable. Électrique ou autonome, la voiture reste aussi encombrante, donc aussi inadaptée au milieu urbain, que la voiture ordinaire.

Selon les promoteurs de ces innovations à l'efficacité douteuse, les nouvelles mobilités pourraient même remplacer le transport public, qui reste le seul transport de masse réaliste.

La voiture électrique n'a d'intérêt que pour les flottes captives (location, autopartage, covoiturage, entreprises) utilisées dans les centres. Son bilan carbone n'est pas bon : à cause de la fabrication des batteries et de la recharge des batteries qui s'effectue en général aux heures de pointe, elle est aussi consommatrice d'énergie fossile que la voiture thermique (FNAUT Infos 198).

Le covoiturage, ou à l'autostop organisé, c'est de la débrouille : il n'est soumis à aucune obligation de service public. Quant aux technologies dites modernes mais souvent aventureuses de transport collectif, il faut aussi s'en méfier : le tramway sur pneus (Nancy, Caen) a été un échec. Quand on songe que des techniciens proposent Hyperloop pour assurer la liaison Lyon - Saint-Etienne, on croit rêver...

Il y a toujours loin du prototype qui marche au bien de consommation courante fiable et d'un prix abordable pour l'ensemble des consommateurs.

Autre démarche séduisante mais trompeuse : la gratuité des transports (voir notre étude pages 7 à 9).

Des travaux routiers sans fin

Les conditions de circulation se sont encore dégradées en Ile-de-France au cours de l'année 2017. Une étude de V-Traffic publiée récemment par le JDD, a porté sur 836 km du réseau francilien (12 axes routiers) et se fonde sur les données anonymes issues des parcours de 1,4 million de véhicules d'Ile-de-France équipés de GPS. Malgré l'énormité des travaux entrepris :

- on assiste à la saturation progressive du réseau routier francilien, et notamment du périphérique parisien qui est embouteillé sur plus de 60 % de sa longueur lors des pics horaires ;
- le temps perdu dans les embouteillages augmente, il atteint 10 heures par semaine et par automobiliste ;
- la fluidité du trafic se dégrade de manière accentuée sur les grands axes, sur lesquels 160 km de bouchons sont observés le vendredi après-midi.

Plus on fait des travaux routiers, plus il faut en faire... Mais le gouvernement, qui parle volontiers de réaliser des économies, ne l'a toujours pas compris.

Paris : des garages et parkings transformés en logements



Ancien garage Renault (reinventer.paris.fr)

Avec la fin programmée de l'automobile en ville, des garages et parkings deviennent inutiles. La halle du garage Renault situé passage Saint-Pierre et rue Amelot (11^e arrondissement) va dire adieu aux voitures. En 2021, sa verrière abritera des appartements en bois, des coursives et une ferme urbaine.

Jean-Louis Missika, adjoint à la maire Anne Hidalgo chargé de l'architecture et de l'urbanisme, est persuadé que l'automobile individuelle polluante vit ses derniers jours à Paris et que l'ère automobile se termine. Déjà, 65% des ménages parisiens ne possèdent pas de voiture. Cette disparition programmée s'accompagne nécessairement d'une mutation des garages et des parkings inoccupés. C'est pourquoi le maire adjoint se fait l'avocat de ces bâtiments industriels de cœur de ville menacés de destruction : « nous devons veiller à les préserver et à les transformer en logements, par exemple, et tout faire pour éviter les démolitions-reconstructions, qui sont une absurdité écologique ».

Aller au-delà de la « démarche PDU », employer les grands moyens

La dépendance pétrolière, qui recommence à se manifester, et l'évolution climatique inquiétante exigent de « passer à la vitesse supérieure » et d'en finir avec le bricolage (le covoiturage, les vignettes Crit'Air) et les discours.

Le trafic incompressible est déjà important : véhicules de sécurité (police, pompiers, ambulances), ramassage des ordures, autobus, taxis, véhicules de livraisons. Favoriser la marche, le vélo, et la circulation des bus par un nouveau partage de la voirie ne suffit pas, il faut réellement réduire le volume de la circulation automobile, donc aller au-delà de la démarche PDU.

Développer le transport collectif de grande capacité

La principale faiblesse des municipalités (Paris, Grenoble) qui se réclament de l'écologie est de négliger l'investissement en transport collectif et de se laisser fasciner par les « innovations » (bus électrique, câble, covoiturage) alors qu'elles font de gros efforts, pertinents, pour le vélo.

Desservir tout le territoire urbain, tous les centres d'attraction (commerces, administrations, services de santé...), développer l'intermodalité, étendre l'amplitude horaire, maintenir un service minimum le 1er mai... ne suffit pas : le transport collectif ne peut se développer que si on voit grand en termes de capacité et si, auparavant, on apprécie correctement l'ampleur des besoins insatisfaits. Seul le transport collectif en site propre - RER sur les étoiles ferroviaires, métro, tramway ou BHNS suivant les situations locales - dispose de la capacité nécessaire.

Démotoriser les citadins

C'est la formule traditionnelle d'autopartage, mise en œuvre par Citiz dans 90 villes (1 200 voitures, 30 000 abonnés), qu'il faut soutenir en priorité : elle est la plus apte à provoquer une démotorisation des citadins et à économiser l'espace public actuellement consacré au stationnement (FNAUT Infos 219, 232) : le stationnement occupe plus de la moitié de l'espace public parisien, les voitures ventouses passent 90% de leur existence à l'arrêt. L'autopartage en « free floating » ne peut être qu'un produit d'appel car il encourage au contraire l'usage de la voiture en ville comme on l'a vu avec l'expérience ratée d'Autolib à Paris.

Dans le même esprit, il faut augmenter le coût du stationnement sur voirie, manifestement sous-tarifé, pour inciter les citadins à libérer de l'espace public ; limiter le nombre des parkings associés aux nouveaux immeubles de bureaux ou de logements, construire des écoquartiers dont les habitants s'engagent à ne pas posséder de voiture.

Introduire le péage urbain

Il s'agit de faire payer l'occupation de l'espace quand la voiture roule, pas seulement quand elle est à l'arrêt.

Selon une étude réalisée à Vancouver en 2015, quand un citoyen dépense 1 euro pour se déplacer à pied, la collectivité dépense 1 centime. Quand il dépense un euro pour se déplacer en vélo, en bus ou en voiture, la collectivité doit dépenser respectivement 8 centimes, 1,5 euro ou 9,2 euro.

Il n'y a pas de solution miracle : les besoins de mobilité sont diversifiés, tous les outils disponibles pour maîtriser la voiture en ville doivent être exploités simultanément : zones 30 et autoroutes apaisées (70 km/h), aménagements cyclables, renforcement de l'offre de transport collectif... Les élus parisiens ont tort d'opposer le partage de la voirie et le péage urbain.

Le péage peut être instauré en peu de temps et donner des résultats bien plus rapides que de nouveaux équipements vertueux ou vicieux (transports en site propre ou routes), qui exigent de longs délais de réalisation, ou d'autres pistes plus novatrices (écrêtement des heures de pointe, densification urbaine, développement du télétravail). Il suffit d'une réduction de 10% du volume du trafic routier pour rétablir sa fluidité.

Alors que le lancement d'un nouvel investissement routier est irréversible, le péage peut être expérimenté pendant une durée limitée, puis faire l'objet d'un bilan contradictoire et d'une consultation populaire sur son maintien ou non, comme cela a été fait à Stockholm.

Réduire la mobilité contrainte

Bien d'autres mesures sont nécessaires : limiter la périurbanisation diffuse (lotissements, équipements publics et grandes surfaces commerciales, dont les parkings doivent être taxés) ; à l'inverse, revitaliser les centres et le commerce de proximité pour limiter le nombre et la longueur des déplacements en voiture, rénover les logements anciens, soutenir le commerce de proximité, rééquilibrer les zones d'habitat et d'emploi : c'est la ville dense, aux courtes distances.

La ville idéale est d'abord une ville dont l'empreinte environnementale est faible. Plus la ville est dense, plus sa desserte par transport collectif est aisée et plus la circulation des vélos y est facile. Il faut aussi rationaliser la distribution des marchandises (le vélo-cargo est souvent bien adapté), et écrêter le trafic des heures de pointe.

Etoiles ferroviaires urbaines



La croissance démographique dans les métropoles a une double conséquence qu'il faut prendre en compte.

Entre métropoles et agglomérations voisines, le besoin de liaisons rapides et fréquentes ne peut être assuré que grâce au réseau ferré, chaque métropole étant un centre qui a besoin de communiquer avec ses satellites rapidement et de manière fiable.

A l'intérieur de chaque métropole, l'augmentation de la congestion automobile et de son coût pour la collectivité (embouteillages, accidents, pollution de l'air...) ne peut être combattue que par un réseau de transport lourd et bien maillé (FNAUT Infos 183, 186, 262).

De nombreux pays européens - Allemagne et Suisse (S-Bahn et tram-train), Espagne, Italie, Suède, Danemark, Pays-Bas, Belgique - ont depuis longtemps développé des réseaux ferrés spécifiquement métropolitains.

Il est donc nécessaire de réhabiliter et de valoriser les étoiles ferroviaires des grandes agglomérations françaises. Elles sont susceptibles de permettre non seulement de renforcer ou de créer des relations ferroviaires entre les métropoles voisines et entre les métropoles et les villes moyennes voisines, mais aussi de structurer leur tissu périurbain en facilitant le regroupement des habitations et activités autour des gares et de décongestionner les axes routiers parallèles à ces voies ferrées.

Ce sera le cas, par exemple, à Orléans avec la réouverture des lignes Orléans/Châteauneuf-sur-Loire et Orléans-Chartres qui s'insèrent dans une grande rocade ferroviaire du bassin parisien. Mais bien d'autres agglomérations, y compris de taille moyenne, sont concernées : Lyon, Marseille, Grenoble, Tours, Nancy, Strasbourg...

Si l'agglomération concernée est de taille modeste ou moyenne, la formule traditionnelle des dessertes TER est adaptée. Mais à Bastia (moins de 50 000 habitants), la desserte périurbaine comporte 25 allers-retours quotidiens...

Alain Roux, FNAUT Aquitaine

Tours : une deuxième ligne de tramway enfin sur les rails



Après une période d'atermoiements - la ligne A du tramway a été mise en service en septembre 2013 - Tours semble enfin se lancer dans la réalisation d'une ligne B. On peut être surpris de cette longue attente, la ligne A connaissant un succès inespéré avec 65 000 voyageurs quotidiens et les Tourangeaux, jadis hostiles au tramway, l'ayant largement plébiscité et considérant celui de Tours comme le plus beau de France (photo).

Une concertation publique s'est tenue du 18 avril au 8 juin 2018. Expositions, débats, ateliers, avis recueillis sur des registres se succèdent et les habitants s'expriment. Tours Métropole Val de Loire veut jouer la transparence et montrer ainsi sa détermination.

Cette deuxième ligne, allant de La Riche à l'Ouest au CHU Trousseau de Chambray au Sud-Est, voire jusqu'au boulevard périphérique, est proposée avec deux tracés en centre-ville :

- l'un, le plus direct par le boulevard Jean-Royer à travers un quartier peu dense et peu animé ;

- l'autre, plus long, mais desservant la gare puis le boulevard Béranger près duquel se situent nombre de services publics et privés, des commerces (Les Halles), des établissements scolaires.

Les riverains du tracé Royer veulent le tram et pétitionnent, ceux du tracé Béranger font valoir une « défiguration » de cet axe symbolique de la ville.

L'Association pour le Développement des Transports en Touraine (ADTT), association adhérente à la FNAUT, défend le tracé Béranger, plus efficace, et semble être entendue par la Métropole. Elle regrette cependant l'absence d'une branche vers Saint-Pierre-des-Corps, commune oubliée de 16 000 habitants qui comporte une grosse gare TGV et des quartiers d'habitat social enclavés. La mise en service de la deuxième ligne de tramway est encore lointaine : vers 2022-2023.

Jean-François Troin
adttouraine@gmail.com

Le transport public oublié !

Récemment, l'ADEME et France Nature Environnement ont publié conjointement un document de 45 pages : « gagner en performance, réussir la transition de la mobilité à l'écomobilité ».

Il s'agit d'engager « une révolution des mobilités, la mobilité étant un levier déterminant pour concilier développement économique et préservation de notre cadre de vie et de notre santé ».

Les enjeux sont bien énoncés : croissance des flux de déplacement de personnes et de fret (flux tendus, explosion du commerce en ligne), multiplication des nuisances, gaspillage énergétique, dérive climatique, fragmentation du territoire, augmentation des coûts.

« Un changement fondamental des habitudes individuelles et collectives ainsi qu'une nouvelle réflexion sur les besoins de mobilité sont nécessaires, changement ne peut s'opérer qu'avec un engagement fort des décideurs publics et privés ; chaque acteur peut être moteur d'une évolution du secteur des transports vers plus de résilience, d'inclusion, de soutenabilité et de performance écologique et économique ».

« Ainsi, il revient aux décideurs publics de mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire moins consommatrice d'espace qui réduise les trajets quotidiens, de proposer des services et solutions de mobilité attractifs, performants et sécurisés répondant mieux aux besoins individuels ou collectifs et aux spécificités de chaque territoire ».

Suivent des recommandations stratégiques pour engager et faire vivre une démarche d'écomobilité : prendre conscience des coûts invisibles de la mobilité ; s'appuyer sur les outils réglementaires de la mobilité (SRADDET, SCOT, PLUI, PDU, PCAET, Agenda 21, TEPCV, plans de mobilité rurale) pour répondre à l'attente des citoyens.

Puis viennent les recommandations méthodologiques : réaliser un diagnostic ; repérer les leviers du changement ; co-construire et mettre en œuvre des actions ; évaluer les transformations.

Après toutes ces généralités un peu lassantes, on attendait des propositions concrètes « révolutionnaires ». Mais, à part les propositions pour la marche et le vélo, qui reprennent celles de Rue de l'Avenir et de la FUB, on ne trouve que les inévitables allusions à « l'innovation dans une approche multimodale et intermodale », à la voiture propre, au covoiturage, à l'autopartage, au télétravail, aux visio-conférences, à l'écrétage des heures de pointe : pas un mot sur le transport collectif de masse, urbain et ferroviaire, qui reste la solution technique de base, ou sur le péage urbain.

Transport scolaire

La FNAUT est attachée à la facilité d'accès de tous les élèves (externes, demi-pensionnaires, internes), étudiants et apprentis, et depuis tout point du territoire national, aux établissements d'enseignement, publics et privés, dépendant du ministère de l'Éducation Nationale ou du ministère de l'Agriculture (FNAUT Infos 164).

Depuis l'adoption de la loi NOTRe du 7 août 2015, qui a supprimé la clause de compétence générale des Régions et Départements, ce sont les Régions qui sont responsables de l'organisation des transports collectifs non urbains et des transports scolaires, de la maternelle à la terminale, à l'exception du transport scolaire des élèves en situation de handicap qui reste de la compétence des Départements.

Il incombe aux Autorités Organisatrices (AO) de transport - région dans les zones rurales ou autorité urbaine dans les zones denses - d'optimiser la qualité de transport des élèves pour limiter les temps de parcours et la fatigue des enfants et ne pas accroître les inégalités sociales et spatio-temporelles résultant des cartes scolaires et des politiques d'habitat. Lorsqu'il est disponible, le transport par train doit pouvoir être utilisé par les élèves, comme c'est le cas dans l'Ain (dans d'autres départements de la région AuRA, des cars doublent les trains TER pour transporter les élèves).

Pour les écoles maternelles et primaires, en cas de fermeture d'école ou de RPI (regroupement pédagogique intercommunal), la FNAUT considère que les élèves doivent bénéficier de la gratuité du transport, à la charge des collectivités concernées.

Dans le cas général, elle recommande une tarification solidaire prenant en compte les revenus de la famille et le quotient familial, et harmonisée sur le territoire régional.

Pour les collégiens et lycéens, une contribution minimale de chaque famille, de l'ordre de 10 % du coût annuel du transport d'un élève, est souhaitable pour responsabiliser parents et enfants et éviter l'organisation de services qui seraient peu utilisés.

Les AO doivent permettre de combiner l'aller-retour quotidien des élèves et les possibilités de mobilité plus larges aux tarifs réduits pour les plus âgés.

Enfin la FNAUT est favorable à l'ouverture des lignes de transport scolaire non urbaines à tous les voyageurs (cette disposition, qui n'est pas offerte dans tous les départements, est peu utilisée par le public non scolaire car elle est peu connue, alors que des places sont souvent disponibles dans les cars).

Les transports publics de la Martinique

La Martinique est une île des Petites Antilles. Sa superficie est de 1 228 km² (environ 70 km de longueur et 30 km de largeur), sa population de 385 000 habitants, sa densité de 340 habitants/km² (contre 117 en métropole).



La partie nord (Montagne Pelée, 1397 m) est la plus montagneuse. Sa capitale est Fort-de-France (84 000 habitants). Les autres communes importantes, proches de Fort-de-France, sont Le Lamentin (40 000 habitants), Le Robert (23 000) et Schœlcher (20 000).

Le statut de la Martinique est celui d'une collectivité territoriale unique, la CTM, à la fois région et département, dirigée par l'Assemblée de Martinique et son Exécutif, autorité organisatrice unique des transports.

Confrontée aux dysfonctionnements des transports collectifs (réseau Mozaïk) dans la CACEM (Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique), l'Association des Utilisateurs des Transports et Services Publics de la Martinique (AUTSPM) défend spécialement les personnes les plus vulnérables - chômeurs, allocataires du RSA, salariés et artisans modestes, retraités, familles, écoliers et étudiants, personnes malades et handicapées - qui constituent une population de plus en plus atteinte par la paupérisation de la société antillaise et dont les difficultés croissantes sont ignorées par les médias.

Les transports collectifs sont utilisés essentiellement par ces captifs et ne répondent pas à leurs besoins. Récemment, le réseau Mozaïk a été bloqué totalement par une grève prolongée.

Le BHNS

Un projet de BHNS a été adopté afin de décongestionner l'agglomération de Fort-de-

France et de desservir l'aéroport du Lamentin : deux lignes d'une longueur totale de 13,9 km en tronçon commun entre Fort-de-France et Carrère (Le Lamentin) ou Mahault. Selon l'AUTSPM, ce BHNS bénéficiera davantage aux touristes qu'aux habitants des quartiers riverains... Des extensions sont prévues vers l'ouest (Schœlcher) et vers l'est (Le Robert).

La CTM a signé un partenariat public-privé signé avec le groupe Vinci fin 2013 pour une durée de 22 ans. Le financement nécessaire - 380 millions d'euros - est particulièrement élevé ; il est assuré par la CTM, premier contributeur, des fonds européens et Vinci. Le trafic prévu est de 38 500 voyageurs/jour, on peut donc craindre une saturation dès la mise en service (FNAUT Infos 265).

L'infrastructure est terminée. Le matériel roulant, 14 bus de 24 m identiques à ceux du BHNS de Metz, est disponible depuis octobre 2015 mais reste au dépôt après avoir été testé sur le site propre. Initialement prévue fin 2015, la mise en service a été reportée à trois reprises suite à un conflit financier entre la CTM, la CACEM et l'exploitant, la Compagnie fayolaise de Transport urbain (CFTU). « Une situation ubuesque », selon le Canard Enchaîné. Du coup, l'Union Européenne a menacé de retirer sa contribution financière (80 millions d'euros).

Début 2018, une autorité organisatrice unique du transport en Martinique (terrestre et maritime, passagers et marchandises) - Martinique Transport - a été créée, elle émane des trois communautés d'agglomération de l'île et de la CTM. La discussion s'est poursuivie entre Martinique Transport et la CFTU sur le coût d'exploitation du BHNS (22 €/km selon la CFTU) : Martinique Transport envisage une réduction de l'offre prévue initialement. La mise en service est annoncée à la rentrée (Si Bondyé Vlé, Si Dieu le Veut), la garantie du constructeur des bus est caduque et les stations sont vandalisées.

Un accord doit être également trouvé avec les taxis collectifs censés acheminer les passagers des communes du Sud et Nord Atlantique vers les terminus des deux lignes de BHNS.



La sécurité sur route... et en ville

L'association Rue de l'Avenir, membre de la FNAUT, plaide pour une amélioration de la sécurité sur les routes et en ville.

L'adoption du 80 km/h sur les routes secondaires était une mesure attendue depuis plusieurs années par tous les Français pour lesquels la responsabilité l'emporte sur la démagogie. Elle permettra, comme l'établissent de nombreux rapports français et étrangers, de sauver des vies, de réduire la consommation d'énergie et de fluidifier le trafic, comme cela a été observé dans les pays qui l'ont déjà mise en œuvre. Elle n'a pas pour but de remplir les caisses de l'Etat, comme certains l'affirment de façon irresponsable, mais bien de réduire le nombre d'accidents mortels sur les routes. En zone rurale, la limitation à 80 km/h est favorable au développement de solutions alternatives à la voiture, notamment le vélo avec ou sans assistance électrique. C'est donc une mesure pertinente pour le dynamisme des petites communes, elle encouragera les modes actifs et la consommation locale.

Il s'agit maintenant de la prolonger en milieu urbain, où certes on dénombre moins de tués, mais où le nombre de blessés graves reste important, en particulier chez les seniors dont le nombre augmente

avec l'espérance de vie, et chez les enfants. Il est donc nécessaire d'abaisser les vitesses en ville comme sur route. C'est possible car les collectivités locales ont aujourd'hui la possibilité de choisir une vitesse de référence inférieure à 50 km/h.

Mais il faut développer le contrôle-sanction automatisé en milieu urbain. Sans cet outil efficace, l'abaissement des vitesses en ville reste trop souvent inappliqué. Or il est le préalable indispensable à une sécurité permettant le partage de la rue entre les différents modes de déplacement, en faveur des piétons, des cyclistes et des usagers vulnérables. Nous attendons donc une adaptation législative ou réglementaire pour que les maires disposent des pléines compétences de police et puissent utiliser les possibilités offertes par les nouvelles technologies.

Beaucoup reste à faire pour réprimer le stationnement dangereux des voitures, notamment à proximité des intersections, et le stationnement des voitures et deux-roues motorisés sur les trottoirs, et faire respecter la priorité de traversée des piétons... L'objectif de sécurité routière fixé pour cette décennie - moins de 2000 morts à l'horizon 2020 - n'a rien d'utopique, encore faut-il en prendre les moyens politiques.

Anne Faure, présidente, Rue de l'Avenir

Le stationnement payant des motos et scooters

Les municipalités de Vincennes et de Charenton-le-Pont (Val-de-Marne) ont profité de la réforme du stationnement urbain, effective au 1er janvier 2018, pour mieux contrôler le stationnement des deux-roues motorisés (2RM : motos et scooters) et le rendre payant.

Ce début de reconquête des trottoirs est une mesure de bon sens, déjà prise à Londres, San Francisco et Tokyo. L'espace public est coûteux : il faut l'aménager, l'entretenir, le surveiller, le nettoyer, l'embellir. Si un usager l'occupe pour lui seul, il est normal qu'il dédommage la collectivité. Les automobilistes acceptent depuis longtemps de payer leur stationnement dans la rue (dès 1971 à Paris).

Certes, un conducteur de 2RM occupe moins de place qu'un automobiliste, mais il pollue autant, fait souvent bien plus de bruit et il est beaucoup plus dangereux. Les 2RM sont de plus en plus encombrants, un sur deux est équipé d'un top case (coffre fixé sur le porte-bagages). Trois de ces 2RM prennent autant de place qu'une voiture. Ils salissent et polluent les sols, leur béquille abîme les revêtements.

De nombreux autres utilisateurs de l'espace public payent aussi une redevance d'occupation : commerçants, cafetiers et

restaurateurs, afficheurs, opérateurs de vélos ou de voitures en libre-service. Mais les commerces de 2RM sont exemptés.

Stationner un 2RM sur le trottoir est interdit par le code de la route. Certes, la plupart des motards et scooteristes s'efforcent de laisser un passage pour les piétons. Mais un trottoir ne sert pas qu'aux déplacements de piétons adultes et bien portants, en file indienne. Il accueille aussi des enfants, des parents avec poussettes, des salariés pressés, des personnes âgées ralenties, des joggeurs, des livreurs, des touristes, des handicapés en fauteuil, des aveugles...

L'espace public est un bien commun sans cesse accaparé par divers usagers. Des règles sont nécessaires pour qu'il soit respecté et profite au plus grand nombre. Il a fallu des décennies pour que les automobilistes, qui l'avaient envahi à partir des années 1950, en soient chassés grâce à l'installation, hélas, de centaines de milliers de potelets anti-stationnement. Les 2RM pouvant s'en affranchir, la seule solution est d'encadrer leur stationnement et de le rendre payant pour qu'ils rejoignent la règle commune. Les 2RM ventouses disparaîtront et ceux qui ont besoin d'un 2RM pourront se garer plus facilement et plus proprement.

Anne Faure et Frédéric Héran

Coupures urbaines : encouragement à l'usage de la voiture

L'association « Rue de l'Avenir » milite pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

En septembre 2017, elle a organisé à Dunkerque un atelier sur le traitement des coupures urbaines et les continuités piétonnes et cyclables (www.ruede-lavenir.com/dunkerque-2017-la-ville-autrement).

Les coupures urbaines sont des obstacles qui imposent des détours, en particulier aux piétons et cyclistes. Si elles sont importantes, elles peuvent provoquer un report sur la voiture.

Exemples : les autoroutes, les voies ferrées, les rivières, l'aménagement de certains quartiers d'habitations ou d'activités, les parcs fermés la nuit ou non éclairés, les larges boulevards urbains, difficiles à franchir à pied ou à longer à vélo en l'absence d'aménagement cyclable. Des quartiers coincés entre une rivière et une autoroute sont accessibles uniquement en voiture.

Un logiciel développé par la métropole de Lille et le CEREMA a montré que, dans un rayon de 700 m à vol d'oiseau autour des stations de métro ou gares étudiées, seulement 29 à 59 % du territoire étaient effectivement situés à moins de 700 m à pied. A Angers, divers aménagements entre une rue et une école du quartier ont doublé la distance à pied, passée de 650 m à 1200 m.

Le traitement des coupures doit être intégré au Plan de déplacements Urbains de l'agglomération considérée. La première étape est un diagnostic cartographique, comme cela est aujourd'hui obligatoire pour le bruit.

Il faut ensuite améliorer la traversée des coupures en réduisant la vitesse autorisée des voitures et en couvrant les autoroutes urbaines, mais le coût est très important (5 km ont été couverts en 20 ans en Ile-de-France pour un coût de 1 milliard d'euros).

Une deuxième possibilité est de reconverter ces autoroutes en voies urbaines comme cela va être le cas pour l'A186 à Montreuil.

Une troisième possibilité est la transformation des grandes voiries en boulevards urbains. À Nantes, le cours des 50 otages, auparavant à 2 x 5 voies, est devenu un espace réservé aux piétons, cycles, bus, tramway et riverains.

Le quatrième levier d'action est une refonte du plan de circulation pour favoriser les piétons et les cyclistes.

Dans certains cas, il reste nécessaire de construire des franchissements tels que les passerelles construites sur la rocade sud de Grenoble.

**Emmanuel Colin de Verdière,
ADTC Se déplacer autrement-Grenoble**

Des avantages indéniables

A court terme, l'usage des transports urbains et le travail des conducteurs sont simplifiés, les montées/descentes dans les bus sont plus rapides, la montée obligatoire par la porte avant peut être supprimée. Les frais de billetterie (ils représentent moins de 10 % des recettes commerciales), les conflits avec les contrôleurs et les litiges avec l'exploitant disparaissent.

La gratuité provoque une hausse parfois spectaculaire de la fréquentation du réseau, mais qui ne doit pas faire illusion : en réalité, la fréquentation n'est plus mesurée mais seulement estimée (et généralement surestimée), et la fréquentation initiale des réseaux concernés était très faible en raison de la médiocrité de l'offre.

On entend parfois dire que la gratuité dévalorise les TCU, provoque une occupation abusive des bus ou induit du vandalisme : en réalité, la gratuité a généralement une bonne image de marque, le vandalisme reste un phénomène peu important, voire marginal.

Mais une perte de recettes à compenser impérativement

Deux démarches sont possibles :

- soit réduire l'offre de transport et les investissements (mais la gratuité provoque un afflux de clientèle et exige souvent un investissement immédiat et conséquent pour éviter la saturation des bus et l'inconfort des usagers) ;
- soit compenser la disparition de la contribution des usagers.

A Aubagne, Niort et Dunkerque, la perte des recettes a été compensée par la hausse du VT acquitté par les nombreux gros employeurs locaux (industriels, mutuelles). A Dunkerque, exception notable, la mobilisation du VT a permis aussi une nette amélioration de l'offre (création de 5 lignes rapides dont un BHNS). Le maire a cependant jugé que le tramway était trop coûteux...

A Niort, où pourtant le produit du VT est confortable, l'offre a au contraire été réduite et le BHNS en projet jugé trop coûteux par le nouveau maire MR Jérôme Baloge. A Aubagne, l'extension de la ligne existante de tramway (2,8 km...) et le projet de tram-train (Valtram) sont « reportés » : le manque de moyens financiers a été invoqué par le nouveau maire UMP Gérard Gazay.

Aubagne ne gère plus que les bus, le tramway l'étant par Marseille Métropole, qui a accepté de financer la gratuité sur deux ans. La tarification métropolitaine s'appliquera ensuite et la gratuité, si elle est maintenue, devra être financée par Aubagne sur son budget social (ce serait aussi le cas à Paris en cas de gratuité, la Ville n'ayant pas la compétence des transports publics).

La gratuité des transports collectifs urbains

Une idée séduisante mais inutile, des effets pervers et des risques sous-estimés.

La FNAUT estime que la gratuité des TCU est une fausse bonne idée malgré ses apparences séduisantes **à court terme** car, **à moyen terme**, son coût pour la collectivité dessert les intérêts des usagers : selon Jean-Marc Ayraut, alors maire PS de Nantes, « instaurer la gratuité, c'est renoncer à 2 km de tramway par an ». Pour la FNAUT, défendre les usagers ne consiste pas à réclamer les tarifs les plus bas possibles, voire la gratuité. Voir FNAUT Infos 82, 104 151, 164, 168, 170, 193, 201, 215, 218, 230 (notre enquête dans les villes européennes), 235, 247, 253.

Le financement des TCU

Nous rappelons tout d'abord comment les transports collectifs urbains (TCU) sont financés en France.

L'exploitation des transports urbains est assurée, en gros à parts égales (mais les variations sont fortes d'une agglomération à l'autre) :

- par les subventions publiques aux autorités organisatrices de la mobilité ;
- par le versement transport (VT) des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés ;
- par les recettes venant des usagers.

Si on considère à la fois l'exploitation et les investissements (infrastructures, matériel roulant...), la part moyenne des usagers tombe à environ 20 %.

A de rares exceptions près (Lyon, Nantes, Strasbourg), la contribution des usagers baisse depuis 10 ans, et les collectivités locales cherchent aujourd'hui à inverser cette évolution.

La part des employeurs a au contraire augmenté (généralisation du remboursement de 50 % du prix de l'abonnement domicile-travail, augmentations du taux du VT).

Le VT a été instauré en 1973 dans les grandes agglomérations et peu à peu étendu aux agglomérations moins importantes (de plus de 10 000 habitants en 1999).

Son taux est de 0,55 % de la masse salariale dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, 0,85 % dans les agglomérations de 50 à 100 000 habitants, 1 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (jusqu'à 1,75 % si elles sont équipées d'un transport collectif en site propre). Des majorations sont autorisées (en particulier + 0,20 % dans les communes touristiques). Le taux est de 2,85 % à Paris. A l'origine, le VT devait contribuer aux coûts d'exploitation des réseaux franciliens ; en province il était clairement destiné aux investissements.

La gratuité des TCU en France

La gratuité des transports collectifs urbains (TCU) a été instaurée ces dernières années dans une trentaine d'agglomérations françaises, le plus souvent des agglomérations de taille réduite (moins de 30 000 habitants).

Elle s'est cependant étendue peu à peu à des agglomérations plus importantes : Gap (49 000 habitants), Vitré (65 000), Compiègne (74 000), Châteauroux (76 000), Castres (83 000), Aubagne (100 000), Niort (120 000) et, très récemment, Dunkerque (200 000).

La gratuité des TCU ne concerne encore qu'une part marginale de la population desservie par les transports collectifs urbains, environ 2 %.

Mais, surtout à gauche (PCF, FI, écologistes), l'idée se répand chez les politiques et séduit les électeurs. La maire de Paris, Anne Hidalgo, s'y est dite favorable et en a ensuite lancé l'étude.

Les agglomérations qui adoptent la gratuité pour tous et sur l'ensemble de leur réseau sont en général des agglomérations où l'offre de TCU est médiocre (pas de TCSP), donc peu coûteuse et où le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes est faible (10 % à Dunkerque).

Dans ces conditions, la gratuité est peu coûteuse pour la collectivité locale (4,5 M€/an à Dunkerque).

A Grenoble, la gratuité coûterait 36 M€ par an ; à Strasbourg, 53 M€ ; à Lille, 100 M€ ; à Paris, 3 Md€ (équivalent du montant annuel des investissements en Ile-de-France).

Les objectifs de la gratuité

Quatre objectifs, en partie liés, sont cités par les promoteurs de la gratuité.

1 - Même peu développé, le réseau de TCU est coûteux mais indispensable aux captifs, on ne peut pas le supprimer : autant qu'il soit davantage utilisé. Comme on le dit à Dunkerque : « on préfère des bus gratuits et pleins que des bus payants à moitié vides ».

2 - La gratuité garantira le droit au transport des captifs et notamment des familles (en général, la tarification actuelle ne leur est pas adaptée), et elle redonnera du pouvoir d'achat aux personnes ayant des revenus modestes.

3 - En créant un choc financier et psychologique, la gratuité attirera les automobilistes, d'où une diminution de la congestion, de la pollution de l'air, du bruit, des accidents et des coûts externes de la circulation automobile.

4 - La gratuité facilitera l'accès au centre-ville et permettra d'y redynamiser le commerce de proximité.



Une mesure inutile

1 - **La gratuité n'est pas nécessaire pour obtenir une forte hausse de la fréquentation. On peut y parvenir en améliorant l'offre et sa fiabilité** (voir pages 2 et 3) : en accordant aux bus des priorités de circulation, en revenant à la pratique du libre-service, en élargissant les portes et les quais pour accélérer les montées-descentes ; en renforçant les fréquences ; en réduisant l'espace accessible à la voiture ; en augmentant le coût du stationnement...

Lyon détient un double record : les tarifs les plus élevés de France et la fréquentation la plus élevée de France (hors Ile-de-France) soit 320 voyages par an et par habitant. Inversement, à Aubagne et à Niort, malgré la gratuité, la fréquentation (environ 55 voyages) reste inférieure à la moyenne (environ 70 voyages) observée dans les agglomérations de populations comparables, un peu plus de 100 000 habitants (à Angoulême, Arras, Bourges, elle est d'environ 90 voyages).

2 - La gratuité pour tous les usagers permet d'assurer le droit à la mobilité des usagers précaires. Mais elle n'est pas nécessaire. **Une tarification solidaire (Strasbourg), indexée sur le quotient familial** (avec des seuils évoluant en fonction de l'augmentation du coût de la vie), est adaptable aux moyens financiers de chaque usager ; elle peut impliquer la gratuité pour les personnes sans ressources. **La FNAUT est hostile à la gratuité pour tous mais favorable à la gratuité pour ceux qui en ont besoin** : pourquoi se priver de la contribution des usagers solvables ? La tarification doit également être d'un coût raisonnable pour les familles.

Quant à la hausse du pouvoir d'achat, elle est possible par d'autres méthodes (fiscalité, développement des services publics : transport, santé...).

3 - La gratuité accordée récemment aux moins de 20 ans au Luxembourg retardera l'âge de la motorisation. Mais **la gratuité pour tous n'est pas suffisante pour attirer massivement les automobilistes** qui dépensent bien plus en utilisant une voiture plutôt qu'un transport public. Seule l'amélioration de l'offre (vitesse, fréquence, confort) et les mesures de restriction du trafic individuel les incite à changer de comportement : l'automobiliste veut retrouver dans le transport

public les atouts de la voiture personnelle, le choc psychologique attendu par les promoteurs de la gratuité ne fonctionne pas.

La gratuité ne stimule que la fréquentation des usagers captifs et ne provoque qu'un report modal sans intérêt (et mauvais pour la santé) : des piétons et cyclistes se mettent à utiliser les TCU sur de courtes distances, et la circulation automobile diminue très peu.

A Hasselt, les enquêtes ont montré que 21 % des nouveaux usagers des bus étaient d'anciens piétons (9 %) ou cyclistes (12 %) et 16 % d'anciens automobilistes. Les parts de chaque mode de déplacement étant connues en 2000, après l'introduction de la gratuité (voiture et taxi 70 %, 2RM 4 %, bus 4 %, vélo 13 %, marche 9 %), Frédéric Héran a calculé que la gratuité des bus a attiré 4 % des piétons, 3,4 % des cyclistes et seulement 0,9 % des automobilistes ! Au total, la part modale du transport collectif a augmenté d'à peine 1,5 %.

À Châteauroux, selon une étude de Bruno Cordier, 51 % des nouveaux usagers des bus étaient d'anciens automobilistes, 23 % se déplaçaient à pied, 12 % en deux-roues, et il y avait 14 % de déplacements induits par la gratuité.

Trois ans après l'introduction de la gratuité en 2000, le nombre des déplacements effectués en transport collectif a doublé (+ 100 %) mais la part modale du bus n'est passée que de 2 à 4 % ; celle de la voiture n'a diminué que de 70 % à 69 % : elle est inférieure à 50 % à Lyon, Strasbourg et Grenoble...

4 - La gratuité attire peu les automobilistes, le cadre de vie des centres évolue peu. Elle tend même, comme celle des autoroutes urbaines radiales ou le bas prix de l'essence, à renforcer l'étalement urbain générateur de trafic automobile (il est d'ailleurs difficile de fixer une limite géographique à la gratuité des transports : si le transport urbain est gratuit, pourquoi pas le TER ?). Il serait plus efficace de bloquer l'extension des commerces et services périphériques, et d'arrêter de construire des parkings centraux : les piétons et les cyclistes sont de meilleurs clients des commerces que les automobilistes.

Une mesure dangereuse

A court terme, il est possible d'instaurer la gratuité, même dans des agglomé-

rations importantes, quitte à prendre discrètement des mesures défavorables aux usagers. **A moyen terme**, cependant, des difficultés plus graves apparaissent.

1 - Ce qui n'est pas financé par l'utilisateur doit l'être par le contribuable, une hausse de la contribution des employeurs étant forcément limitée. Or les moyens financiers des collectivités locales diminuent fortement alors que les besoins de transport urbain croissent.

La gratuité prive les collectivités locales des ressources nécessaires pour corriger un sous-investissement chronique et renforcer l'offre de manière ambitieuse. Elle peut donc se révéler rapidement contre-productive. En définitive, la gratuité n'optimise pas la dépense publique : elle monopolise des ressources qui pourraient être consacrées plus utilement aux investissements et à l'amélioration de l'offre.

2 - C'est effectivement en raison de son coût excessif que des grandes villes (Bologne, Castellon de la Plana, Hasselt, Sheffield, Seattle) et même des villes de taille plus modeste ont abandonné la gratuité après quelques années, et concentré leurs efforts sur l'investissement et l'offre. Bologne dispose aujourd'hui d'un remarquable réseau de transport urbain et périurbain qui n'aurait jamais vu le jour si la gratuité avait été pérennisée.

En France, les anciens maires PS Pierre Cohen et Martine Lignières-Cassou ont dû renoncer à leurs promesses électorales, « la gratuité totale en fin de mandat » (Pau) et même « la gratuité pour les moins de 26 ans » (Toulouse). A Amiens, la maire UDI Brigitte Fouré déclarait en 2014 : « la gratuité partielle ou totale des transports sera envisagée... si les finances le permettent ». A Grenoble, la municipalité écologiste a dû écarter la gratuité pour les jeunes.

Un risque pour la pérennité du VT

Le VT, ressource essentielle des autorités organisatrices, a été conçu pour financer l'exploitation et les investissements, pas la gratuité. Le VT, spécifique à la France, a permis un développement très important des transports urbains. Mais sa légitimité est contestée depuis longtemps par le MEDEF. Celui-ci constate que les TCU desservent mal, voire pas du tout, les zones industrielles et ne bénéficient donc pas à tous les salariés. Il estime par ailleurs que le VT alourdit considérablement les charges des employeurs déjà lourdement pénalisés par rapport à leurs concurrents étrangers.

La gratuité risque donc de remettre en cause le financement tripartite des TCU, au prétexte que : « si les usagers ne paient plus, pourquoi les entreprises paieraient-elles ? ». Rouvrir un débat national sur la légitimité du VT pourrait alors déboucher sur une diminution de son produit. Le nouveau président du MEDEF réclame que le seuil de perception du VT soit repoussé de 11 à 30 salariés : le passage du seuil de 10 à 11 a déjà diminué de 300 M€ sur 8 milliards le produit annuel du VT.

La tarification des TCU

Si la FNAUT est hostile à la gratuité généralisée des TCU, elle est par contre réticente face à une hausse des tarifs, souhaitée par les exploitants et les élus.

L'évolution récente des tarifs est contrastée. La hausse a été sensible dans les métropoles (Lyon, Lille, Nantes...). La qualité de service, elle aussi, a diversement évolué, son amélioration n'a pas toujours accompagné la hausse des tarifs (contrairement à ce qui est observé à l'étranger, où la qualité de l'offre est bonne quand la tarification est élevée).

Inversement, dans de nombreuses villes françaises, le prix des transports urbains n'a pas suivi l'inflation depuis dix ans alors que les réseaux ont été étendus dans les zones périurbaines. D'autre part, le coût de l'abonnement domicile-travail est dorénavant pris en charge à 50 % par l'employeur.

Une hausse des tarifs urbains peut donc être envisagée, mais avec prudence. Elle doit être accompagnée par la mise en place d'une tarification solidaire (au quotient familial), liée à une amélioration significative de la productivité et de la qualité de l'offre (vitesse commerciale, fréquences) et complétée par une contribution des automobilistes (péage urbain). Le tarif moyen doit aussi être comparé au coût marginal d'utilisation de la voiture en milieu urbain, qui a baissé depuis 2014 suite à la baisse du prix du pétrole mais est seul pris en compte par l'automobiliste.

Tallinn

Le cas de Tallinn, souvent cité en exemple par les partisans de la gratuité, n'est pas transposable en France. La gratuité n'est viable à Tallinn que parce qu'une partie de la population, en se domiciliant dans la ville et non plus en périphérie, a accepté une hausse sensible de ses impôts : la gratuité a été financée par les communes périphériques (FNAUT Infos 253).

Provins, Colomiers

Deux villes françaises, Provins et Colomiers, ont dû abandonner la gratuité, non pour des raisons financières mais parce que la gestion de leurs transports locaux a été reprise par une intercommunalité plus vaste (Région Ile-de-France, Toulouse Métropole). Ce sera peut-être le cas d'Aubagne quand cette collectivité sera rattachée à Marseille métropole (page 7).

Le bus, un bistrot ?

Selon Patrice Vergriete, maire de Dunkerque, « le bus gratuit, c'est aussi instaurer des lieux de vie et d'échanges ; pour imager, les bus de demain doivent être les bistrotiers d'hier ». Subventionner quelques bistrotiers coûterait moins cher que la gratuité...

Un risque sérieux de paupérisation du TCU



Bus gratuit à Niort (Wikipedia)

Les attentes du public

Les usagers des TCU ne réclament pas la gratuité pour tous mais en priorité, que les services soient payants ou gratuits, une amélioration de l'offre et de sa fiabilité, et une modération des tarifs, dont les économistes, les exploitants et les élus souhaitent la hausse. Ils refusent une politique d'austérité qui se rencontre de plus en plus souvent (à Lille par exemple) : c'est là que se situe l'urgence, payer ne garantit pas que l'offre sera améliorée. La gratuité n'est pas un problème d'actualité. C'est une idée de mouvements politiques qui ne correspond pas à la demande sociale et répond à des préoccupations purement idéologiques. Le slogan des élus d'Aubagne était : « liberté, égalité, gratuité ». En 2012, le Monde Diplomatique titrait : « la gratuité, un projet de société ».

Une mesure trompeuse, une solution de facilité

La gratuité détourne l'attention du problème de fond : la place excessive de la voiture en ville. Dans bien des villes qui ont instauré la gratuité des TCU, le trafic automobile n'est pas découragé et le partage de la voirie reste défavorable aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes : Niort a abandonné son projet de BHNS et l'offre de parkings centraux est pléthorique.

Les usagers des transports, les citoyens qui souffrent des nuisances et de l'insécurité engendrées par le trafic automobile, et les contribuables attendent de leurs élus non pas des solutions de facilité, assez démagogiques car les risques ne sont pas explicités, mais une utilisation rationnelle de l'argent public (ne pas faire payer le contribuable à la place de l'usager solvable) et du courage politique.

Le cas des métropoles

La gratuité est dangereuse en raison de son coût et de l'importance des besoins insatisfaits, elle ne peut que déboucher sur une limitation des investissements et de l'offre : la priorité doit être donnée aux investissements lourds de TCSP, seuls susceptibles de provoquer des changements massifs de comportement des automobilistes.

A Dunkerque, la situation semble différente : la politique de l'ancien maire PS (et ancien ministre des Transports...) Michel Delebarre était catastrophique, le réseau

de bus dans un état lamentable ; la gratuité s'accompagne d'une réelle ambition pour le réseau et d'investissements significatifs (BHNS). Mais la qualité de service s'améliorera-t-elle de manière décisive (le BHNS sera-t-il un vrai BHNS ? le maire a renoncé au tramway, plus efficace que le BHNS, voir FNAUT Infos 265) et rien ne prouve que la gratuité était indispensable.

Le cas des petites agglomérations

Dans les petites agglomérations (moins de 50 000 habitants), les risques de paupérisation sont analogues mais atténués, surtout si les perspectives de développement de la fréquentation sont limitées. Mais l'offre de transport public reste bas de gamme.

A Saint-Amand-Montrond (10 000 habitants), le transport public urbain est assuré depuis 2001 par une navette gratuite qui dessert 35 arrêts répartis dans la ville, du lundi au samedi, à raison de 3 rotations le matin et 4 l'après-midi en hiver, le circuit dure une heure (l'été, 4 et 5 rotations). Rien entre 12 et 14h, avant 9h et après 18h. Fréquence faible et faible amplitude horaire : cette offre ne convient qu'aux captifs.

A Péronne, une navette gratuite dessert le centre et des commerces périphériques 6 fois par jour cet été (le Courrier Picard du 22 juillet 2018). Mais l'offre est restée indigente (le dernier service quitte le centre-ville à 17h30).

La mesure répondait à une logique économique : un seul tarif était disponible jusqu'à présent : le carnet de dix tickets à 2,10 € depuis 2010. De fait, les recettes étaient très faibles, inférieures au coût du salarié mis à disposition pour la vente. Mais les usagers ne sont pas enthousiasmés : « je préfère payer mon trajet pas cher, comme l'année dernière, et avoir plus de bus dans la journée » ; « le bus gratuit c'est bien, mais si c'est pour attendre le prochain pendant plus d'une heure ou rentrer à pied, je ne vois pas l'intérêt ».

Même dans une petite agglomération, un vrai réseau de TCU ne doit pas répondre aux seuls besoins des usagers captifs, il doit être compétitif face à la voiture et permettre de s'en passer (services de soirée et jours fériés, amplitude horaire élargie, fréquences étoffées).

S'il faut financer la gratuité, peut-on financer aussi la forte amélioration de l'offre, en général sous-estimée, nécessaire pour convaincre l'automobiliste ?

Péage urbain : une initiative pertinente du gouvernement

Borne automatique de péage urbain à Singapour (Wikipedia)

Malgré l'opposition des députés PS, PC et écologistes, la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 a enfin légalisé le péage urbain comme le réclamaient depuis longtemps la FNAUT et le GART (FNAUT Infos 129, 131, 137, 185, 256). Une légalisation qui avait été refusée par le gouvernement Raffarin au prétexte stupide qu'il ne fallait pas « attenter au pouvoir d'achat des Français ».

Mais la loi a imposé aux agglomérations qui souhaitent l'introduire des contraintes bien trop strictes et injustifiées : seuil démographique de 300 000 habitants, mise en place à titre expérimental uniquement (et pendant une durée maximale de 3 ans), montant du péage limité par décret, vote des élus locaux à la majorité qualifiée.

La ministre des Transports, Elisabeth Borne, évoquant récemment la future loi LOM qui conclura les Assises de la Mobilité, a souhaité que ces contraintes soient levées, en particulier la trop courte durée de l'expérimentation qui ne permet pas de rentabiliser les équipements nécessaires à la création du péage. La FNAUT lui a apporté son soutien.

Le péage urbain est légitime

Le péage urbain n'est pas un gadget, mais une démarche rationnelle.

Péage de circulation analogue au stationnement payant dont personne aujourd'hui ne conteste l'efficacité, il permet de réduire le trafic routier (de l'ordre de 20 % à Londres et à Stockholm dans la zone soumise à péage et sur les itinéraires d'accès) et de rétablir sa fluidité. Il stimule les activités économiques en permettant des déplacements professionnels et des livraisons plus rapides. Il facilite une circulation plus fluide des transports collectifs de surface.

Péage environnemental, il est une application du principe pollueur-payeur : il permet de limiter les gaspillages d'énergie, les accidents, le bruit et la pollution de l'air, l'occupation excessive de l'espace public par la voiture, le stress urbain et l'effet de serre.

Péage de financement enfin, il dégage une ressource nouvelle, affectable au financement des mesures prévues dans un Plan de Déplacements Urbains (aménagements cyclables, transport public).

Le produit du péage pourrait être affecté à des investissements routiers, comme en Norvège, mais cette affectation "vicieuse" serait contre-productive,

toute voirie nouvelle induisant à terme plus de trafic qu'elle ne peut en absorber et renforçant donc la congestion.

Ni impôt, ni racket

Le péage urbain ne sera introduit que dans des agglomérations où les alternatives à la voiture sont bien développées. L'automobiliste périurbain, s'il est peu fortuné, pourra donc y échapper en se déplaçant autrement qu'en voiture, par exemple en se rabattant en voiture ou à vélo sur les gares et stations terminales de transport collectif selon une pratique déjà répandue, y compris en France ; bien loin de subir un nouvel impôt, il fera ainsi des économies considérables.

Rappelons que le péage urbain est adaptable aux diverses spécificités locales : géographiques, sociales, démographiques, et économiques. La collectivité peut choisir un péage cordon, de zone ou d'axe, le montant du péage et des amendes, sa modulation horaire, les réductions et exemptions.

Un péage socialement équitable

Les opposants au péage le considèrent comme un droit à polluer la ville réservé aux riches et l'estiment « anti-social ». Cette approche soi-disant sociale néglige une réalité évidente : la réduction de la circulation automobile et l'affectation du produit du péage au transport collectif et au vélo bénéficient eu priorité aux ménages urbains les plus modestes, ceux qui n'ont pas de voiture et souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation routière.

Un péage inversé ?

Un péage urbain « inversé » est en vigueur à Rotterdam (FNAUT Infos 256), il consiste à verser une récompense financière, baptisée « écobonus mobilité », aux automobilistes qui effectuent un trajet quotidien (domicile-travail essentiellement) aux heures de pointe sur un axe rou-

tier engorgé s'ils acceptent de le reporter en heure creuse : la dépense de la collectivité est compensée par le report possible des travaux routiers « nécessaires » pour supprimer les embouteillages.

Elisabeth Borne, craignant sans doute de susciter la grogne des automobilistes, s'est malheureusement empressée d'évoquer ce type de péage « qui ne coûte rien aux automobilistes », envisagé à Lille et à Bordeaux, et dont le principe est à la fois :

- *irrationnel* car si un automobiliste circule en heure creuse, il échappe aux bouchons et consomme moins de carburant : à quoi bon lui offrir en plus une coûteuse incitation financière ?

- et *anti-pédagogique* car il ne vise pas un report du trafic automobile sur le vélo ou le transport collectif, mais un simple décalage horaire, et n'a donc aucune vertu environnementale.

En résumé, la FNAUT souhaite que l'introduction du péage urbain classique - de cordon, de zone ou d'axe - dans les agglomérations françaises soit facilitée par la future loi sur les mobilités.

Bien entendu, elle demande que le produit du péage urbain, comme cela est acté dans la loi Grenelle 2, ne puisse être versé au budget général de la collectivité ou affecté à des travaux routiers (autoroutes et rocade urbaines), mais reste affecté obligatoirement au financement des aménagements cyclables et des transports collectifs en site propre.

Elle invite les élus locaux à se saisir de cet outil efficace et vertueux que constitue le péage urbain, un outil qui a fait ses preuves dans toute l'Europe.

Faute d'une information objective, le péage urbain suscite de fortes réticences en France, mais c'est d'abord parce qu'il est mal connu. C'était aussi le cas du tramway quand quelques associations et experts en ont relancé l'idée au début des années 1970... On disait il y a 30 ans : le tramway, c'est bon pour les Suisses, et le vélo pour les Hollandais. On s'est trompé. Peut-on dire aujourd'hui : le péage, c'est bon pour les Londoniens ?

Quand Gérald Darmanin défend les taxes sur les carburants

Début août, le ministre des Comptes publics a justifié la hausse des prix à la pompe : « il faut aller vers une économie décarbonée, changer de mode de consommation ; la prime à la conversion fonctionne bien, les Français délaissent la voiture diesel ».

La hausse des taxes répond à plusieurs objectifs : rapprocher les fiscalités de l'essence et du diesel ; intégrer la hausse de la taxe carbone ou « contribution climat énergie », qui concerne toutes les énergies fossiles en fonction de leurs émissions de CO₂ (de 30,5 € la tonne, elle est passée à 44,6 € en 2018 ; en 2019, elle passera à 55 € pour atteindre 86,2 € en fin de quinquennat). Les taxes représentent environ 60 % du prix du carburant.

D'autre part, le prix du baril de pétrole a grimpé de 10 à 14 % par rapport à 2017 pour atteindre 70 à 73 dollars aujourd'hui, en raison de la baisse de la production de l'OPEP (Venezuela, Lybie) et des tensions USA-Iran. Enfin le dollar se renforce face à l'euro et renchérit le prix du baril à l'achat.

Le gazole (encore 78,5 % du carburant consommé) a donc vu son prix bondir de 20,6 % depuis un an (+ 24,9 centimes/litre) et le prix de l'essence d'environ 15 % (+ 20 centimes/litre). Mais le ministre ne tient compte que du prix à la pompe en euros courants : ses chiffres sont peu significatifs et n'informent pas correctement l'opinion. Il ne tient compte ni de l'inflation, ni de la baisse régulière de consommation des voitures, ni de l'évolution du pouvoir d'achat des ménages.

Une association « révoltée »

L'association de consommateurs CLCV est révoltée par la hausse des taxes. « Il ne s'agit pas de baisser la fiscalité des carburants, nous comprenons la volonté d'un signal prix envoyé au consommateur. Mais il faut stopper les hausses prévues : quelques centimes chaque année. Ça serait un véritable acharnement alors que le prix du baril vient d'exploser », selon son délégué général, François Carlier. « Ces taxes prélevées dans la poche des automobilistes servent avant tout à combler le déficit public. Or l'impact sur le pouvoir d'achat est considérable, surtout pour les populations les plus fragiles, en zone rurale, où l'automobile est indispensable ». L'association 40 millions d'automobilistes n'aurait pas mieux dit ! Il ne manquait qu'une allusion au 80 km/h. Résumons ce discours populiste : le réchauffement climatique, ça commence à bien faire.

MM. Darmanin et Carlier devraient lire l'étude de Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos 260).

Péage urbain : l'exemple de Stockholm

Pour lutter contre les embouteillages, les responsables politiques de Stockholm ont mis en place un péage cordon en 2006 : une décision qui a suscité de nombreuses réactions négatives de citoyens et de commerçants, mais qui est aujourd'hui bien acceptée.



La décision a suscité de nombreuses réactions négatives, il a donc fallu organiser un référendum.

Une fois en place, le péage urbain a fait diminuer le trafic routier de 20%. L'effet est durable : aujourd'hui le péage est bien accepté et fait partie de la vie quotidienne. Une voie possible aussi pour les agglomérations françaises les plus polluées et touchées par les embouteillages, dont Grenoble est un « bon » exemple ?

Une ville attractive

Stockholm, capitale de la Suède, est une ville de 940 000 habitants, considérée comme agréable à vivre, car on y trouve beaucoup d'espaces aquatiques, des îles et des espaces verts. Mais une ville agréable à vivre est aussi une ville sans trop de voitures. La Région de Stockholm compte environ 2 millions d'habitants et sa population qui augmente d'environ 3000 habitants par jour (solde naturel et migratoire). Les élus travaillent pour qu'elle soit l'une des plus attractives d'Europe.

À Stockholm les embouteillages étaient depuis longtemps un sujet de débats sans fin. Les nombreuses solutions proposées - supposées définitives - consistaient à créer de nouvelles routes, autoroutes, rocade, tunnels... Quelques-uns de ces projets ont été réalisés, d'autres ont été annulés suite à des manifestations massives des habitants.

Un enjeu électoral

Suite aux élections de septembre 2002, les socialistes (au niveau national) ont demandé au parti vert de soutenir leur budget. En échange, ils ont promis d'introduire un péage urbain à Stockholm. Mais le maire socialiste de Stockholm avait, avant les élections, promis de ne pas instaurer de péage et l'opinion n'était pas favorable au péage.

Pour apaiser la discussion, les élus ont lancé un référendum « pour ou contre le péage » lors des élections de 2006. Afin que les Stockholmlois aient une idée de l'effet du péage urbain, un système complet a fon-

ctionné pendant six mois avant le référendum. Ce test grandeur nature a été suivi par les responsables politiques, mais aussi par des chercheurs et par les médias.

Les Stockholmlois ont voté pour le péage urbain à 51,5 % et contre à 45,8 %. Le vote a eu lieu uniquement dans la ville centre de Stockholm. Si tous les habitants de la région (26 communes) avaient eu le droit de voter, le résultat aurait probablement donné un résultat négatif. Le péage urbain a donc été mis en place dans une version définitive le 1^{er} janvier 2007.

Un effet positif

Pendant le test, le nombre de voitures au niveau des péages avait déjà diminué de 20 %. L'effet était plus important au centre-ville et dans les communes voisines de Stockholm. Mais la plupart des communes de la région a aussi constaté une évolution favorable.

Une information intelligible avait été donnée aux habitants pendant toute la durée du test de 2006. La Région, responsable des transports publics, avait mis en place des bus supplémentaires. Après le test, il n'y a pas eu d'augmentation sensible de la fréquentation des transports publics.

Chaque franchissement du cordon coûte entre 1 et 2 euros suivant la période. Il est gratuit avant 6h30 et après 18h30, ainsi que le week-end et l'été. Le tarif maximum par jour est de 6 euros, quel que soit le nombre de passages. Le tarif par passage n'a pas évolué de 2006 à 2016.

Depuis 2006, l'électorat a basculé à droite aux niveaux national, régional et communal. Le péage urbain est devenu une taxe de plus, parmi beaucoup d'autres. En janvier 2016 le tarif a augmenté, de 1 à 3,5 euros suivant l'heure de la journée, il est plafonné à 10 euros et 10 centimes. Le périmètre du péage a été étendu à une autoroute urbaine.

Les chercheurs qui ont suivi le test puis le système permanent concluent que les automobilistes se sont adaptés au péage : ces derniers ont rapidement trouvé des itinéraires et horaires alternatifs pour effectuer leurs trajets « nécessaires », les trajets « inutiles » ont disparu. Les médias ont également conclu que l'opinion avait favorablement évolué dès la mise en place du péage.

À Grenoble, le péage urbain pourrait être une solution. Les habitants sont habitués aux péages autoroutiers. Chaque sortie de la rocade pourrait être équipée d'une barrière de péage ou, comme à Stockholm, de caméras qui photographieraient les plaques d'immatriculation. Il faut juste du courage politique pour lancer une étude.

Anna Sehlin, ADTC-Grenoble ■

Le péage urbain en Europe

Le péage urbain se répand en Europe depuis son instauration dans plusieurs villes norvégiennes à la fin des années 1980.

On admet généralement que le péage n'est viable que dans les grandes métropoles (Paris ou Lyon). Mais il a du sens même dans des agglomérations de taille plus modeste : voirie congestionnée, cadre de vie dégradé, financement difficile des infrastructures. Les villes norvégiennes d'Oslo, Bergen et Trondheim sont peuplées respectivement de 550 000, 260 000 et 160 000 habitants.

Le péage de Londres



Introduit en 2003, le péage londonien (« congestion charge »), d'un montant de 11,5 livres par jour (13,5 euros), doit être acquitté par les automobilistes se rendant dans le centre de Londres (40 km²) entre 7h et 18h en semaine. Les motos et les véhicules électriques ou émettant moins de 100g de CO₂ par km sont exemptés. Le bilan est positif pour les finances publiques, environ 150 millions d'euros par an. Le trafic dans le centre a baissé de 15 % mais les embouteillages y persistent car l'espace accessible aux voitures a été réduit au bénéfice des transports publics et des cyclistes. La circulation s'est également dégradée en périphérie de la zone taxée, si bien que la qualité de l'air ne s'est pas améliorée.

Le péage de Milan

A Milan, le centre historique est, depuis 2008, une « zone à trafic limité ». Les véhicules les plus polluants ont l'interdiction totale d'y entrer, les autres devant s'acquitter, depuis 2012, d'une taxe de 5 euros par jour entre 7h30 et 19h30. Deux-roues et voitures électriques sont exemptés. En 2015, le nombre de voitures ayant accédé au centre avait diminué de 30 %. Les concentrations de particules fines PM10 ont chuté de 38 % entre 2010 et 2014. Des pics de pollution se produisent toujours mais alors, la mairie n'hésite pas : en décembre 2015,

l'entrée dans la ville a été totalement interdite pendant 3 jours.

La fréquence des métros et tramways ayant été renforcée, 79 % des habitants sont favorables au péage.

Le péage de Berlin

Encore plus polluée que Paris, la ville de Berlin s'est dotée en 2008 d'une grande « zone verte » qui a la taille de la totalité de la ville de Paris, englobe un million d'habitants et est délimitée par le tracé du « S-Bahn ». Seules les voitures ayant une pastille verte peuvent entrer dans la « Umwelt zone ». La vignette coûte entre 5 et 15 euros, et les amendes en cas de fraude peuvent atteindre 80 euros. La mesure a été très efficace : en 2008, 42 % des grandes voies de Berlin dépassaient le seuil de pollution aux particules fines PM10, il n'y en a plus que 27 %.

Un péage à Genève ?

Le PS déclarait en 2015 : « Genève doit se doter d'un péage urbain, comme Londres (péage de zone) ou Stockholm (péage cordon). **Les mesurètes ne suffisent plus, il faut de vraies décisions qui nécessitent du courage politique** ; dans les villes qui ont instauré un péage, les habitants, au départ réticents, ont été convaincus par ses avantages ».

Le PS suggérerait une tarification de 5 à 10 francs par jour, soit 100 à 150 francs par mois ou 700 à 1 000 francs par an, permettant de financer les parcs-relais et les transports publics. Mais le parti conservateur UDC s'est opposé au péage : « on discriminerait ceux qui ne peuvent pas payer. L'automobiliste paie déjà beaucoup et rien ne lui revient ».

Un péage à Grenoble ?

L'agglomération grenobloise pourrait être un bon terrain d'expérimentation du péage urbain, mais les écologistes qui gèrent la ville-centre et les socialistes qui gèrent la métropole y sont hostiles.

Les facteurs favorables sont pourtant nombreux. La population est sensibilisée de longue date aux enjeux environnementaux ; les accès autoroutiers sont saturés aux heures de pointe par le trafic d'échange avec la périphérie ; les emplois sont concentrés sur la ville-centre. Enfin les transports urbains et périurbains sont déjà bien développés, et l'argent manque pour financer l'extension du tramway et le RER. Le péage permettrait par ailleurs d'éviter les investissements routiers anarchiques (élargissement de l'A 48).

Le bâtisseur du péage urbain

Pierre Chasseray, président de l'association 40 millions d'automobilistes : « Elle a bon dos, la planète ! L'Etat va tondre les automobilistes comme des moutons. C'est une hérésie totale. Si on avait voulu faire plus idiot et plus répressif on n'aurait pas trouvé mieux. On va créer une ségrégation entre ceux qui auront les moyens de payer le péage et ceux pour qui cette taxe supplémentaire sera celle de trop ».

Anne Hidalgo, maire PS de Paris, tient le même discours : « ce système serait strictement une barrière financière et interdirait aux habitants de la banlieue de rentrer dans Paris ».

Le péage urbain ne consiste pas à interdire l'accès à la ville, mais à restreindre son accès en voiture en incitant les automobilistes à utiliser les transports publics.

Elus hostiles au péage urbain

Jean-Michel Lattes, vice-président de Toulouse Métropole : « La ville et la métropole de Toulouse sont opposés au péage urbain. Faire payer les habitants de banlieue pour venir dans Toulouse serait un octroi discriminatoire ; quels que soient leurs revenus, les banlieusards seraient pénalisés. C'est pour cela que les élus bataillent depuis des années pour faire reculer des péages routiers situés près de Toulouse, qui limitent l'accessibilité à la ville et peuvent nuire à l'activité commerciale. Toulouse est plus étendue que Paris, sa densité est bien moindre. Quel périmètre faudrait-il choisir pour instaurer un péage urbain ? Le péage urbain me semble plus adapté à des capitales comme Paris ou Londres, qui ont un très bon réseau de métro ».

Damien Castelain, président (SE) de la Métropole européenne de Lille : « Le péage urbain classique me gêne. Devoir payer pour venir travailler et financer les infrastructures à un tarif identique quels que soient les revenus de chacun, me semble injuste. Je préfère l'idée du péage « inversé » ou « positif » mis en œuvre à Rotterdam : les usagers touchent une récompense pécuniaire s'ils évitent de prendre les axes les plus engorgés aux heures de pointe ».

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°268
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Av de la Plage - 86240 Ligugé

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