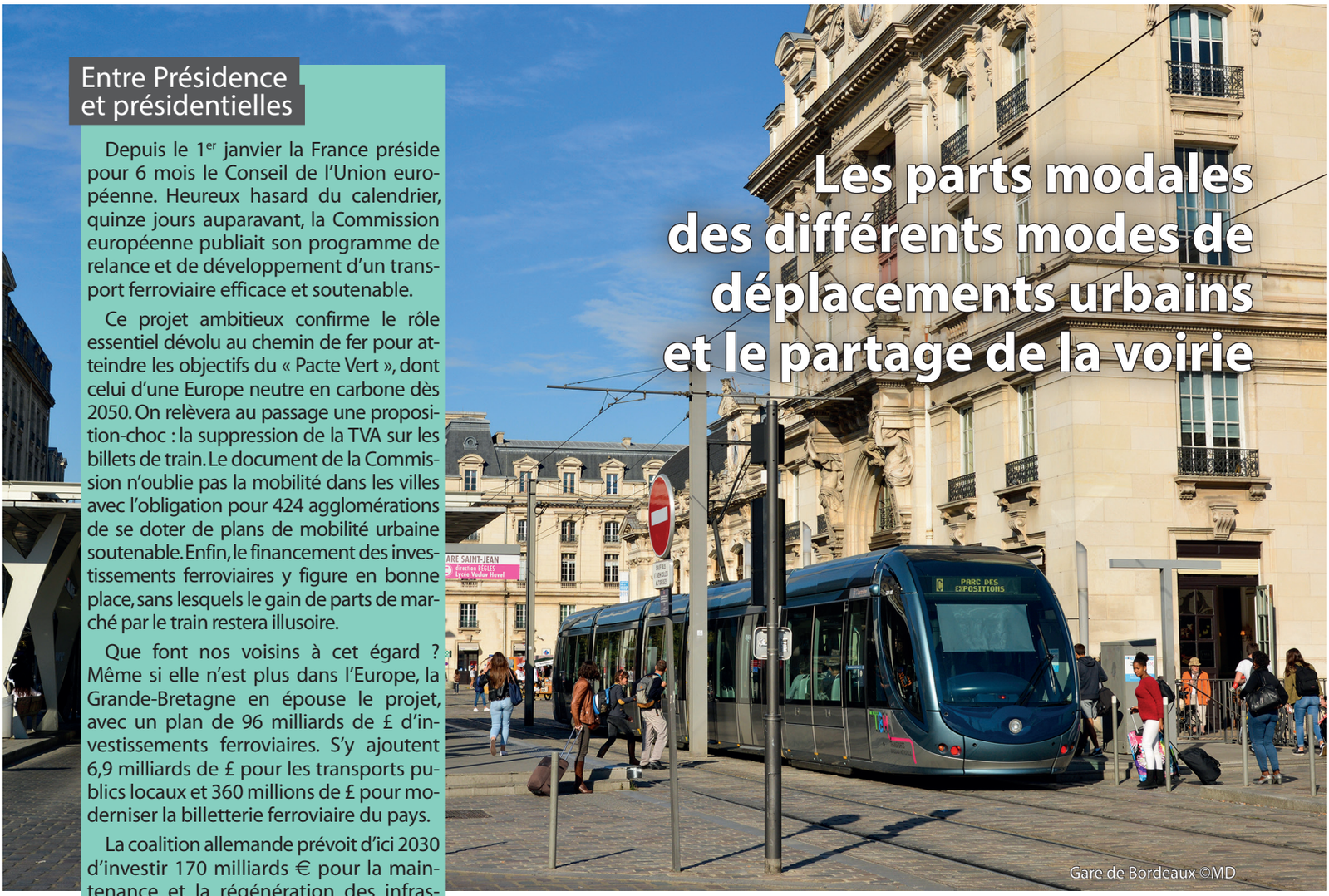
Fnaut INFOS
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

293
jan.-fév. 2022
édition nationale



Gare de Bordeaux ©MD

Les parts modales des différents modes de déplacements urbains et le partage de la voirie

Entre Présidence et présidentielles

Depuis le 1er janvier la France préside pour 6 mois le Conseil de l'Union européenne. Heureux hasard du calendrier, quinze jours auparavant, la Commission européenne publiait son programme de relance et de développement d'un transport ferroviaire efficace et soutenable.

Ce projet ambitieux confirme le rôle essentiel dévolu au chemin de fer pour atteindre les objectifs du « Pacte Vert », dont celui d'une Europe neutre en carbone dès 2050. On relèvera au passage une proposition-choc : la suppression de la TVA sur les billets de train. Le document de la Commission n'oublie pas la mobilité dans les villes avec l'obligation pour 424 agglomérations de se doter de plans de mobilité urbaine soutenable. Enfin, le financement des investissements ferroviaires y figure en bonne place, sans lesquels le gain de parts de marché par le train restera illusoire.

Que font nos voisins à cet égard ? Même si elle n'est plus dans l'Europe, la Grande-Bretagne en épouse le projet, avec un plan de 96 milliards de £ d'investissements ferroviaires. S'y ajoutent 6,9 milliards de £ pour les transports publics locaux et 360 millions de £ pour moderniser la billetterie ferroviaire du pays.

La coalition allemande prévoit d'ici 2030 d'investir 170 milliards € pour la maintenance et la régénération des infrastructures ferroviaires. Grande-Bretagne, Allemagne : deux modèles économiques opposés, une même orientation.

Souhaitons que la Présidence française de l'Union garde en haut de la pile les dossiers essentiels à la transition écologique, en particulier dans le domaine des déplacements : transports publics, mais aussi internalisation des coûts externes, sans laquelle l'égalisation des conditions de concurrence entre modes restera lettre morte.

Le dossier des mobilités concerne 447 millions d'Européens. C'est un dossier prioritaire, que la France doit porter, et dans l'Union, et sur son territoire. C'est ce que fera la FNAUT en 2022 dans la perspective des prochaines présidentielles.

Michel Quidort,
Président de la Fédération européenne des voyageurs

A la demande de la FNAUT, Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, a étudié la corrélation entre les parts modales des différents modes de déplacements urbains dans les grandes villes françaises et l'espace qui leur est consacré dans l'espace public - un sujet fondamental et pourtant très peu étudié. Le consultant a utilisé dans ce but, et réinterprété à des échelles géographiques comparables, les parts modales des différents modes (marche, vélo, transport collectif, voiture), connues à partir des enquêtes Déplacements pilotées par le CEREMA.

Sommaire

Dossier - Les parts modales des différents modes de déplacements urbains et le partage de voirie ..... 2 à 4
Actualités - Transports urbains : un 4e appel à projets prometteur 5
La limitation de vitesse à 30 km/h en ville : la position de la FNAUT 5
Nouvelles des régions - Petites lignes : des promesses à la réalité 6
Regards sur l'Europe - Une Europe ambitieuse pour les prochaines décennies 7
Actualité - Jean Macheras , un combattant visionnaire et un combat toujours actuel 8

Dossier

Parts modales des différents modes de déplacements urbains (marche, vélo, transport collectif, voiture) et partage de la voirie

Le rapport complet de Bruno Cordier (ADETEC - Bureau d'études en transports et déplacements) est disponible sur le site : www.fnaut.fr/parts-modales-et-partage-de-lespace-dans-les-grandes-villes-francaises-cordier/

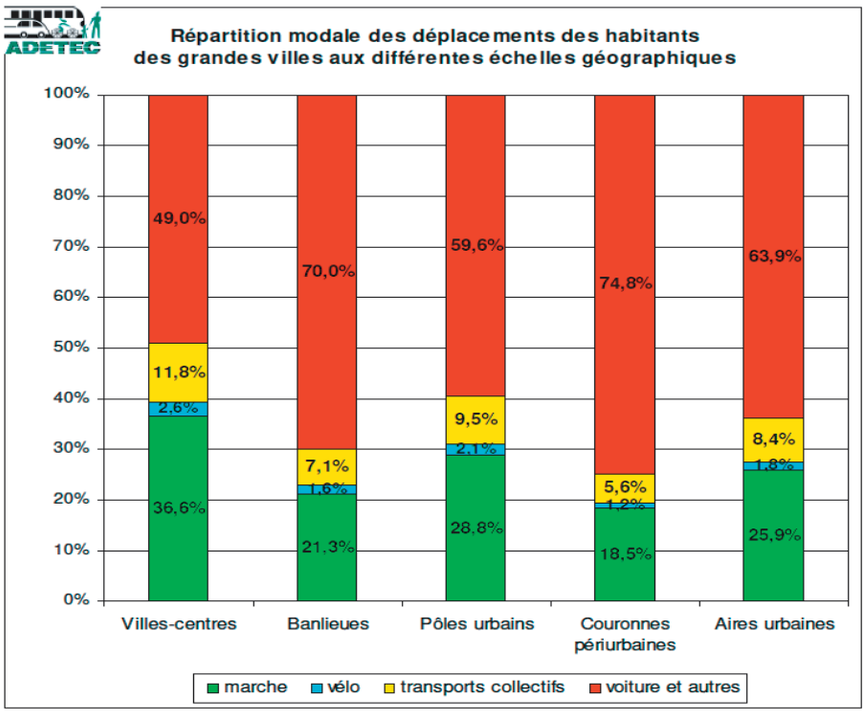


Tableau 1

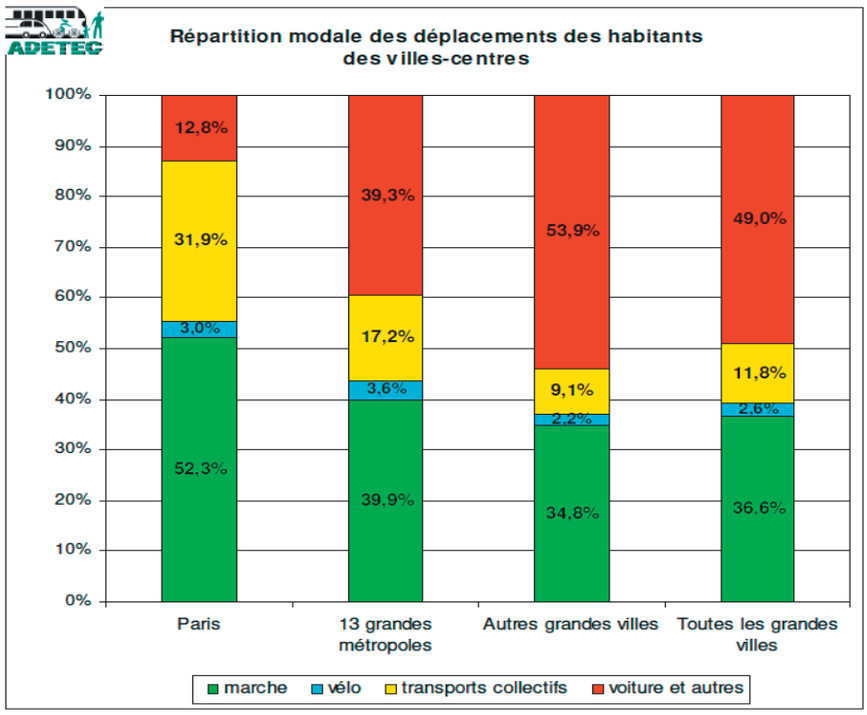


Tableau 2

7 villes-centres, 44 agglomérations, 36 aires urbaines ont été étudiées et comparées (le mode « voiture » comprend la moto, le scooter et le taxi).

Le consultant a tout d'abord déterminé les parts modales moyennes des déplacements dans les grandes villes françaises à plusieurs échelles géographiques : ville-centre, banlieues, agglomération ou pôle urbain (ville-centre + banlieues), couronne périurbaine, aire urbaine (pôle urbain + couronne périurbaine). Une constatation immédiate (voir tableau 1) :

- on observe une forte hausse de l'usage de la voiture quand on s'éloigne des villes-centres ; la part modale de la voiture est, en banlieue, de 70 %, plus proche de celle des zones périurbaines (75 %) que de celle des villes-centres (49 %).

Le consultant a ensuite étudié les déplacements des habitants des villes-centres (voir tableau 2) :

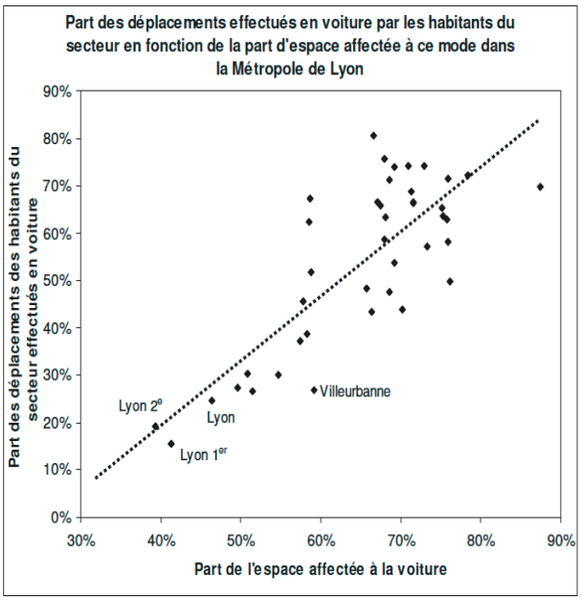
- Paris est un cas très particulier : une très faible part modale de la voiture (13 %), une très forte part modale de la marche (52 %) et du transport collectif (32 %) ;
- les grandes métropoles sont plus vertueuses que les autres grandes villes, la part modale de la voiture n'y est que de 39 % contre 54 % ; les écarts se font surtout sur la marche qui a une part modale de 40 % contre 35 % alors que les distances croissent avec la taille de la ville, et sur le transport collectif ;
- sauf exception, le vélo joue encore un rôle marginal (les enquêtes ont été faites avant la crise sanitaire) ;
- les métropoles sont plus vertueuses que les villes moins grandes, car l'usage de la voiture y est moins facile et qu'elles ont mis en œuvre des politiques de mobilité plus ambitieuses et depuis plus longtemps.

Partage de la voirie et parts modales

Peu de villes disposent de données surfaciques complètes et exploitables : seulement 2 métropoles (Lyon et Lille, dont les villes de Lyon, Villeur-banne, Lille, Roubaix et Tourcoing) et 3 villes (Paris, Saint-Nazaire et Avignon pour son coeur historique intra-remparts).

- La part d'espace public affectée à la mobilité dans son ensemble varie entre 13 m² par habitant à Paris et 59 m² par habitant à Saint-Nazaire, ville reconstruite après 1945.
- Dans toutes les villes, la voiture occupe la plus forte proportion de cet espace (50 % à Lyon, 51 % à Paris, 69 % à Lille) devant la marche, y compris à Paris. A Lyon, la marche ne devance la voiture que dans les deux arrondissements centraux.
- Paradoxalement, c'est là où l'espace public est le plus rare (Paris, Lyon, Villeurbanne, Avignon intra-remparts) qu'il est le mieux partagé en faveur des alternatives à la voiture.
- A Poleymieux-au-Mont-d'Or (métropole de Lyon), moins de 10 % de la voirie sont consacrés aux alternatives à la voiture.

Plus l'espace accordé à un mode de déplacement (marche, transports collectifs, voiture) est important, plus ce mode est utilisé (voir schéma ci-dessous) D'autres facteurs (relief, densité démographique, politique de stationnement, urbanisme...) jouent évidemment. Voir l'étude de Bruno Cordier sur les villes moyennes (FNAUT Infos 280).



Un palmarès rigoureux basé sur les parts modales des modes de déplacements urbains

Les 5 premières villes-centres

Part modale de la voiture (La moyenne sur 47 villes-centres est de 49 %)

1 Paris ..... 13 %
2 Lyon ..... 27 %
3 Grenoble ..... 32 %
4 Rennes ..... 33 %
5 Strasbourg ..... 36 %

Marche (moyenne 37%)

1 Paris ..... 52 %
2 Nancy ..... 45 %
3 Lyon ..... 44 %
4 Nice ..... 44 %
5 Rouen ..... 43 %

Vélo (moyenne 2,6 %)

1 Strasbourg ..... 9 %
2 Orléans ..... 6,5 %
3 Bordeaux ..... 6,5 %
4 Grenoble ..... 5,5 %
5 Rennes ..... 4,5 %

Transport collectif (moyenne 13 %)

1 Paris ..... 32 %
2 Lyon ..... 26 %
3 Toulouse ..... 21 %
4 Grenoble ..... 20 %
5 Nantes ..... 19 %

Les 5 dernières

Voiture

43 Pau ..... 63 %
44 Bayonne ..... 65 %
45 Troyes ..... 65 %
46 Dunkerque ..... 66 %
47 St-Nazaire ..... 67 %

Marche

43 Pau ..... 29 %
44 Dunkerque ..... 27 %
45 Bayonne ..... 26 %
46 Troyes ..... 26 %
47 St-Nazaire ..... 24 %

Vélo

43 Toulon ..... 0,9 %
44 Clermont-F ..... 0,8 %
45 Marseille ..... 0,5 %
46 Limoges ..... 0,4 %
47 St-Etienne ..... 0,3 %

Transport collectif

43 Thionville ..... 5,5 %
44 Douai ..... 5 %
45 Pau ..... 4,5 %
46 Lens ..... 4 %
47 Béthune ..... 3,5 %

Les 5 premiers pôles urbains

Voiture

La moyenne sur 44 pôles urbains est de 40 %.

1 Paris ..... 37 %
2 Rennes ..... 43 %
3 Strasbourg ..... 45 %
4 Lyon ..... 48 %
5 Besançon ..... 48 %

Marche (moyenne 29 %)

1 Paris ..... 40 %
2 Besançon ..... 37 %
3 Rennes ..... 37 %.
4 Amiens ..... 35 %
5 Le Havre ..... 34 %

Vélo (moyenne 2,1 %)

1 Strasbourg ..... 7,5 %
2 Orléans ..... 5,5 %
3 Rennes ..... 4 %
4 Bordeaux ..... 3,5 %
5 Grenoble ..... 3,5 %

Transport collectif (moyenne 9,5 %)

1 Paris ..... 21 %
2 Lyon ..... 17 %
3 Rennes ..... 16 %
4 Grenoble ..... 15 %
5 Nantes ..... 15 %

Les 5 derniers pôles urbains

Voiture

40 Troyes ..... 68 %
41 St-Nazaire ..... 73 %
42 Béthune ..... 73 %
43 Pau ..... 73 %
44 Bayonne ..... 78 %

Marche

40 Bordeaux ..... 22 %
41 Béthune ..... 21 %
42 St-Nazaire ..... 19 %
43 Pau ..... 19 %
44 Bayonne ..... 16 %

Vélo

40 Thionville ..... 0,8 %
41 Clermont-Fd ..... 0,8 %
42 Marseille ..... 0,5 %
43 Limoges ..... 0,4 %
44 St-Etienne ..... 0,2 %

Transport collectif

40 Toulon ..... 5 %
41 St-Nazaire ..... 5 %
42 Bayonne ..... 4,5 %
43 Pau ..... 4 %
44 Béthune ..... 3,5 %

Une expertise qui confirme les thèses de la FNAUT

La marche

L'exemple de la ville de Paris, caractérisée par une part modale trés forte de la marche (52 %) malgré la densité de la desserte collective, montre que marche et transport collectif ne sont pas concurrents mais complémentaires sur les courtes distances, ce que la FNAUT a toujours affirmé : la marche peut donc se développer largement dans les autres villes, où les distances à parcourir sont en moyenne plus courtes. Beaucoup reste à faire pour favoriser la marche (un piéton n'est pas seulement un automobiliste ayant réussi à trouver une place de parking) : elle reste le parent pauvre de la mobilité urbaine.

Propositions de la FNAUT :

- assurer la sécurité des piétons, en particulier sur les passages piétons ; la meilleure méthode consiste sans doute à généraliser le 30 km/h (une ville n'est pas un autodrome); elle apaise la ville, piétons et cyclistes en sont les premiers bénéficiaires (FNAUT Infos 215) ;
- libérer les trottoirs de tout ce qui les encombre et les élargir ;
- établir un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, desservant les écoles, les services publics, les zones commerçantes et les espaces verts.

Métros et tramways

Toutes les grandes agglomérations (en particulier les mieux classées pour les transports collectifs: Paris, Lyon, Toulouse, Grenoble, Nantes, Strasbourg), où les flux sont les plus importants, possèdent un réseau de métro ou de tramway.

La FNAUT défend ces techniques ferroviaires (elle ne défend le métro que si l'espace libéré en surface est consacré aux piétons, aux cyclistes et plus généralement à la vie urbaine : bancs, plantations….). Le maire de Toulon, Hubert Falco, s'entête et cherche toujours à imposer un BHNS alors que le tramway est mieux adapté à sa ville et ouvre des perspectives autrement plus ambitieuses de report modal (voir l'article de Jean-Marie Beauvais, FNAUT Infos 277).

Plus généralement, l'absence de tramway explique la très faible part modale du transport collectif (5 % à Toulon et Saint-Nazaire, 4,5 % à Bayonne, 4 % à Pau, 3,5 % à Béthune).

La gratuité des transports urbains

L'expertise n'apporte aucune confirmation ou infirmation des thèses de la FNAUT puisque les enquêtes déplacements sur lesquelles elle s'appuie (Dunkerque, Niort, Douai) ont été réalisées avant son instauration.

La gratuité n'est pas la solution-miracle annoncée par ses partisans :

- à Châteauroux (comme à Aubagne et Dunkerque), 50 à 60 % des usagers nouveaux du transport collectif se seraient déplacés en voiture sans la gratuité, mais ces usagers sont au total peu nombreux et la part modale de la voiture n'a diminué que de 1 % : moins de 2 % des automobilistes sont donc attirés par la gratuité ; inversement, des tarifs plus élevés que la moyenne française sont bien acceptés par le public dès lors que la qualité de service est au rendez-vous. Ainsi l'agglomération de Lyon détient un triple record (hors Ile-de-France) : les meilleurs transports publics, les tarifs les plus élevés, et la fréquentation la plus élevée (350 voyages par an et habitant). Le maintien de tarifs élevés permet à la collectivité locale de poursuivre ses investissements.

Banlieues et zones périurbaines

Les banlieusards ont des pratiques modales plus proches de celles des périurbains que de celles des habitants des villes-centres.

- C'est en priorité l'amplitude horaire du transport collectif et sa couverture du territoire qui doivent être élargies.

Une telle desserte n'entraînerait pas des dépenses inconsidérées. Le réseau d'autobus du Vorarlberg (Land ouest de l'Autriche) constitue un bon exemple d'exploitation intelligente et d'un coût acceptable : bien qu'il desserve une zone rurale, la fréquentation de ce réseau (150 voyages par an et par habitant) est supérieure à celle qui est observée dans les villes moyennes françaises (FNAUT Infos 270).

- Une autre approche, complémentaire de la précédente, consiste à améliorer les rabattements sur les gares périurbaines et terminus de lignes de tramways et de bus de manière à réduire la longueur des déplacements obligés en voiture.

Le partage de la voirie

Dans les villes et métropoles disposant de données sur le partage de l'espace public, plus l'espace affecté à la marche, à la voiture, au bus et tramways est important, plus les habitants se déplacent à pied, en voiture ou en transport collectif. L'expertise justifie donc l'importance que la FNAUT attache au partage de la voirie : l'espace urbain est rare et il conditionne la mobilité urbaine.

Jean Sivardière

Tramway de Dijon © MQ

Transports urbains : un 4e appel à projets prometteur

Le 4e appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) et pôles d'échanges multimodaux (PEM) lancé par le gouvernement, et porté de 500 M€ à 900 M€ comme le réclamait la FNAUT, permettra d'investir 11,5 milliards d'euros.

Les collectivités locales plébiscitent le transport collectif (200 projets ont été présentés)

Il en résultera de fortes économies d'énergie au moment où le prix du pétrole est orienté à la hausse et une diminution significative des coûts externes (congestion, accidents, bruit, pollution de l'air, émissions de carbone) de la voiture.

Les TCSP en site propre intégral, un outil à privilégier

La FNAUT rappelle que le tramway est certes deux fois plus coûteux à court terme que le bus à haut niveau de service (BHNS) mais que, selon une étude des cabinets Trans-Missions et TTK commandée par la FNAUT :

- il est 4 fois plus ambitieux sur le plan environnemental grâce à sa capacité et à son attractivité ; par rapport à une ligne de bus en site banalisé, l'augmentation de clientèle est, en moyenne, de 34 % pour le BHNS et de 130 % pour le tramway ;
- il est moins coûteux à long terme par voyageur transporté que le BHNS, d'environ 12 %. En matière de transport en site propre, il est impératif de penser à long terme, d'autant que le rôle structurant du tramway sur l'urbanisation est nettement supérieur à celui du BHNS.

La FNAUT rappelle aussi que le BHNS, qui doit disposer d'un site propre sur l'ensemble de son itinéraire et d'une priorité absolue aux carrefours, est trop souvent réalisé « au rabais », sans progrès décisifs de la vitesse commerciale des bus.

Les PEM, un nouvel outil également plébiscité

Les correspondances doivent être bien organisées. La qualité des échanges, l'information multimodale et la continuité de la tarification sont des préalables indispensables au changement des comportements.

Le report modal est la véritable réponse de fond à la sobriété énergétique et à l'amélioration de l'environnement urbain. L'initiative du gouvernement contribuera en particulier à limiter le réchauffement climatique, qui constitue aujourd'hui une menace fondamentale pour tous comme l'a rappelé le dernier rapport du GIEC.

Limitation de vitesse à 30 km/h en ville : la position de la FNAUT

1 - La généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en ville est souhaitable

- La limitation de la vitesse à 30 km/h concourt une ville plus sereine,
- La limitation de la vitesse à 30 km/h permet d'améliorer la sécurité des autres déplacements, notamment ceux des piétons et des cyclistes,
- La limitation de la vitesse à 30 km/h contribue à la diminution du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

2 - Des conditions doivent être réunies pour que la mesure soit acceptée par tous

La limitation de vitesse à 30 km/h doit être appliquée avec discernement afin de tenir compte de la diversité des agglomérations. Une signalisation claire est nécessaire afin de bien identifier les différentes zones de vitesse.

- La vitesse peut demeurer à 50 km/h sur les axes comportant deux ou plus de deux voies dans chaque sens, une voie peut être réservée aux transports collectifs.
- Des contrôles de vitesse sont à réaliser notamment devant les écoles et les rues à circulation restreinte afin que la limitation à 30 km/h soit effectivement appliquée.
- Un suivi partagé entre les pouvoirs publics, les associations d'usagers et les autres parties prenantes est nécessaire afin de mesurer l'évolution de certains indicateurs :

- respect des dispositions sur la vitesse maximale,
- accidentologie,
- vitesse commerciale des bus,
- bruit, pollution atmosphérique et émissions de gaz à effet de serre.

3 - La limitation de vitesse à 30 km/h ne constitue pas à elle seule une politique de mobilité

- Des mesures favorables aux déplacements à pied, en vélo et en transport collectif sont indispensables : trottoirs élargis, bien entretenus et éclairés, itinéraires cyclables continus et protégés, voies réservées aux transports collectifs et respect des arrêts afin que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite soit maintenue.
- Des investissements importants doivent être réalisés ou poursuivis dans les agglomérations, en particulier dans les zones périurbaines (dessertes ferroviaires, métros, tramways, BHNS) où l'offre de transport collectif est souvent insuffisante.
- Le stationnement doit être rendu payant dans les centres et dans les quartiers commerçants. Les ressources ainsi dégagées doivent être réinvesties dans l'amélioration des modes actifs et des transports collectifs.

Petites lignes : des promesses à la réalité

Gare de Saint-Claude© MD

Jean Castex s'est engagé le 12 décembre 2021 à Saint-Dié à remettre en état « partout » les petites lignes ferroviaires. Promesse rassurante certes mais la réalité locale est plus complexe et les associations d'usagers toujours en attente.

Ligne Saint-Claude-Oyonnax : les usagers interpellent les élus

Saint Claude-Oyonnax : 4 ans sans train, un enclavement agravé

La suppression de toute circulation ferroviaire sur le tronçon Saint-Claude-Oyonnax est effective depuis le 9 décembre 2017.Cette fermeture a entrainé une régression de la mobilité dans le Haut-Jura mais aussi dans le Haut-Bugey. C'est devenu un parcours du combattant de se rendre à Saint-Claude depuis Paris, Lyon ou même Bourg-en-Bresse.

Quel impact pour les transports collectifs ?

L'offre de transports entre les deux villes a été reprise en gestion directe par la région Auvergne-Rhône-Alpes qui est l'autorité organisatrice de cette ligne bien qu'elle se situe pour ¾ sur le territoire de la région Bourgogne Franche-Comté, l'offre actuelle est uniquement assurée par autocars. Les voyageurs subissent des correspondances imposées à Oyonnax pour tout trajet entre Saint-Claude et le reste de la France.

En 2022 aucune amélioration prévue, l'offre restera identique à 2021. Les perspectives pour 2023 ne sont pas bonnes, puisque la région AuRA ne semble pas vouloir améliorer la desserte. L'enclavement du Haut-Jura et de ses 50 000 habitants s'en trouve aggravé, ce qui contribue au déclin de Saint-Claude.

Fermeture définitive de la ligne fin 2022 ou relance de la ligne ?

La ligne étant fermée depuis 4 ans il est urgent que sa remise en service soit programmée rapidement. Au moment où le gouvernement prône la revitalisation des lignes de desserte fine, où le PDG de la SNCF entend doubler le nombre de voyageurs d'ici 2030, il est indispensable de rendre le Haut-Jura accessible par le train. Grâce au train, la ville de Saint Claude pourrait être reliée à Lyon en moins de 2h30.

A l'heure de la nécessaire transition énergétique, il est nécessaire de rouvrir la ligne Saint-Claude - Oyonnax et d'assurer enfin un développement de l'offre de transports entre l'Ain et le Jura !

Cela passe par une inscription de la rénovation de la ligne dans les prochains contrats de plan entre l'Etat et les deux régions Région Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne Franche-Comté. Les associations Véloyo-écomobilité, l'Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ) et la FNAUT AuRA ont interpellé les élus du Haut-Bugey et du Haut-Jura afin qu'ils s'unissent et de se mobilisent pour réussir à se faire entendre.

Abbeville - Le Tréport : A quand une réouverture ?

Gare d'Abbeville

En Mai 2018, SNCF Réseau fermait la ligne Abbeville – Le Tréport-Mers, sans même que les usagers de la ligne se soient aperçus que cette ligne était devenue vétuste. Elle a été remplacée par un service d'autocars lent et très mal signalé.

Heureusement la région Hauts-de-France a promis qu'il n'y aurait aucune fermeture de ligne, et le très actif **Comité de Sauvegarde des Lignes du Tréport** ainsi que les élus locaux qui œuvrent ardemment en faveur de la réouverture. Les études se succèdent : pour une fois on étudie les travaux en fonction de la desserte à réaliser au lieu de reconduire « bêtement » l'existant. Une navette horaire imposera donc de recréer un point de croisement précédemment supprimé par la SNCF...

Cependant le comité de pilotage semble mis en veille, l'Etat conditionnerait ces travaux à l'aboutissement d'une nouvelle convention de répartition des petites lignes faisant fi de l' accord de financement de 2018. De plus l'absence de vision claire sur le devenir des passages à niveau sur la ligne, qui en 2023 sera fermée depuis plus de cinq ans, inquiète les usagers.

Tout le monde n'a pas la chance d'avoir eu des promesses présidentielles juste avant la fermeture, ce qui a sauvé la liaison Epinal – Saint Dié, fermée en 2018, et qui vient d'être remise en service. Quand il y a volonté politique, tout devient possible...

Si c'est trop tard pour une inauguration avec Max Guillochin, ancien Président de l'association décédé le 10 décembre et qui fut l'ardent défenseur depuis plus de 30 ans des lignes vers Le Tréport – Mers les Bains, le Comité entend gagner son combat pour lui rendre hommage et redonner vie au territoire.

FNAUT Hauts-de-France

Une Europe ambitieuse pour les prochaines décennies

© pxhere

La Commission a présenté son plan pour une mobilité verte, efficace et abordable : le rail en première ligne et des plans pour une mobilité urbaine durable, avec des initiatives dès 2022.

Une Europe neutre en gaz à effet de serre en 2050, une croissance économique découplée de la ressource et nulle personne ni territoire laissés à l'écart : les objectifs fixés par le Pacte Vert en décembre 2019 sont exigeants. La stratégie de la Commission européenne pour une mobilité verte, intelligente et abordable est venue, en décembre 2020, préciser les actions à entreprendre pour les atteindre. Enfin, le 14 décembre 2021, la Commission a développé les propositions concrètes d'un programme qui fait une large part au transport ferroviaire, mais n'oublie pas la mobilité dans les villes ni les transports intelligents.

424 agglomérations situées sur le réseau transeuropéen TEN-T verront leurs relations ferroviaires accélérées à 160 km/h minimum pour être compétitives (Copenhague-Hambourg en 2h30 au lieu de 4h30 par exemple) d'ici 2040 et aboutir à un réseau à grande vitesse dans l'ensemble de l'Union. Toujours d'ici 2040, de nouvelles liaisons LGV compléteront ce schéma dans des régions périphériques comme le Portugal (Porto-Vigo) ou la Roumanie (Bucarest-Budapest). Les 424 agglomérations seront tenues de mettre en place des « Plans de mobilité urbaine soutenable » prévoyant des déplacements neutres en carbone, ainsi que le développement et l'amélioration des transports publics et des infrastructures cyclables et piétonnières.

Pour les grandes lignes et le trafic transfrontalier, le rail a la priorité avec une feuille de route qui prévoit de doubler le trafic TGV en 2030 et le tripler en 2050. Pour accroitre la part de marché du train, la Commission prévoit :

- La publication de lignes directrices sur la **tarification de l'infrastructure** destinées à en faciliter l'accès aux compagnies, à accroître la concurrence et proposer des billets abordables aux voyageurs ;
- La suppression de mesures techniques et opérationnelles redondantes entre pays membres et, dès 2022, des dispositions destinées à améliorer **la gestion et la capacité** des réseaux ferroviaires pour favoriser et accélérer les liaisons transfrontalières ;
- Une initiative législative en 2022 pour susciter **une billetterie multimodale** axée sur les attentes des voyageurs ;
- Et, point central du dispositif, permettre au voyageur de trouver le meilleur billet au meilleur prix, accompagné d'une protection renforcée en cas de dysfonctionnements, et d'un engagement à rechercher une **exemption de TVA** sur les billets de chemin de fer.

Ces deux derniers points méritent une précision. Le règlement européen 2021/782 d'avril 2021 sur les droits des voyageurs ferroviaires est décevant par bien des aspects, dont celui de la non-reconnaissance des billets de bout en bout impliquant plusieurs trajets ou plusieurs compagnies, **au détriment des voyageurs** en cas de retards ou annulations de trains. La FNAUT comme la FEV ont regretté cette orientation, prise sous la pression du Conseil des ministres européens, c'est-à-dire des Etats membres. Dans sa stratégie, la Commission souhaite réparer cette lacune, très défavorable au voyageur, et proposera, d'ici la fin de 2022, un règlement sur les services de mobilité multimodaux prévoyant de renforcer l'échange de données entre prestataires de transport et la conclusion d'accords commerciaux entre entreprises ferroviaires et plateformes de commercialisation. Ces accords devront inclure, pour les passagers voyageant avec des billets combinés séparés, **la poursuite du voyage ou leur prise en charge** en cas de retard ou de correspondance manquée. Cet aspect sera renforcé avec la mise en place d'une **information multimodale en temps réel**, qui permettra au voyageur de préparer ses déplacements de bout en bout et de les adapter à tout moment. L'information devra permettre de sélectionner le meilleur voyage au meilleur prix entre les différents prestataires.

Les utilisateurs des transports et l'ensemble des citadins devraient bénéficier d'un nouveau **« Cadre pour la mobilité urbaine »**. L'intense activité économique des métropoles est source de pollution, de congestion et de bruit ; des lignes directrices devaient leur permettre de réduire les émissions et d'améliorer la mobilité urbaine, en mettant l'accent sur les transports publics, la bicyclette et la marche. Priorité sera aussi donnée à la mise en place de flottes urbaines « zéro émission », incluant les taxis et VTC et les livraisons du dernier kilomètre, à la construction et la modernisation des pôles d'échange multimodaux et à la digitalisation des services. La Commission prévoit, pour les autorités locales et régionales, des dispositifs de financement afin de les soutenir dans la réalisation de ces priorités. En 2022, une recommandation aux Etats membres leur demandera d'élaborer des plans nationaux de soutien aux villes pour les aider à mettre en place leurs **Plans de mobilité urbaine soutenable**.

Le défi du changement climatique semble avoir eu raison **du principe de subsidiarité,** selon lequel une autorité centrale ne peut effectuer que les tâches qui ne peuvent pas être réalisées à l'échelon inférieur. La métropolisation croissante et ses conséquences environnementales (pollution, bruit), économiques (congestion) et sanitaires (maladies, accidents) ne peut laisser les agglomérations hors du domaine d'action des institutions européennes, en particulier de la Commission, qui dispose de l'initiative législative. Ces orientations en attestent, tout comme, dans un tout autre secteur, le projet de la Commission de faciliter la rénovation et la décarbonation des bâtiments (habitations, écoles, hôpitaux, bureaux et autres constructions) d'ici 2050.

Michel Quidort

Jean Macheras , un combattant visionnaire et un combat toujours actuel

© MD

Nous retraçons ici le parcours exemplaire de Jean Macheras, co-fondateur de la FNAUT, créateur de l'AUT Ile-de-France, ardent défenseur des villes libérées des politiques du « tout-voiture » (Fnaut infos 292).

Ses premiers combats

En décembre 1971, un projet approuvé par le Conseil de Paris prévoit une voie rapide prolongeant l'autoroute A10 jusqu'à Montparnasse. Baptisé « Pénétrante Vercingétorix », le projet se concrétise dès le début des années 70, par l'achat d'emprises et la démolition d'immeubles.

En 1974, Jean Macheras, épaulé par sa compagne Simone Bigorgne, initie le Comité Vercingétorix, qui regroupe la fédération des usagers des transports (FUT), les Droits du piéton et l'association Vivre dans le 14e.

De 1975 à 1977, à l'initiative du Comité contre la « Pénétrante Vercingétorix », de nombreuses manifestations sont organisées contre ce projet défigurant, outre le 14e arrondissement, toute la proche banlieue.

En 1977, le choc pétrolier, les nouveaux élus en place et le combat acharné de Jean auront raison du projet, qui est abandonné. Une soixantaine d'immeubles des quartiers Pernety et Plaisance seront sauvegardés grâce à l'action du Comité Vercingétorix.

Jean Macheras ne s'arrête pas là. En mars 1977, il produit le manifeste : « Assez roulé comme ça, on réfléchit… » en partenariat avec la FUT, et le « Manifeste vélorutionnaire » avec Les Amis de la Terre. Les premières pierres d'une réflexion sur la mobilité en ville sont posées et font encore école aujourd'hui.

Création de la FNAUT puis de l'AUT

Jean Macheras et Simone Bigorgne vont étendre leur combat à l'échelle nationale. Ils préparent la tenue de quatre conventions nationales des usagers des transports : à Grenoble en 1975, à Cannes en 1976 puis à Paris en 1976 et 1977.

Jean Macheras et ses coéquipiers inventent à l'époque ce qu'on appelle aujourd'hui l'intermodalité et la mobilité durable. En se donnant pour mission la promotion des modes de transports accessibles à tous, respectueux du cadre de vie et de l'environnement, ils introduisent la notion de « droit au transport » et de « droit de se déplacer à bicyclette ».

Ces textes fondateurs aboutissent à la création de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) en 1978. Le rôle de Jean Macheras est décisif : il installe le siège de la fédération dans un local dont il est propriétaire et que la FNAUT occupe encore aujourd'hui.

Son action continue à Paris et sa région par la création en 1982 de l'Association des Usagers des Transports et de la Rue, devenue en 1991 l'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France (AUT), représentation régionale de la FNAUT.

Pour mieux défendre les usagers des transports franciliens, il organise en 2000 entre l'AUT et la RATP « l'opération Témoins de ligne » pour coordonner la remontée auprès du transporteur des difficultés rencontrées par les usagers.

Amoureux de Paris et des villes apaisées

Jean Macheras était un défenseur déterminé et obstiné des transports publics et des alternatives à la voiture. Il a en particulier lutté contre l'invasion de Paris par l'automobile.

Jean pilota pendant des années le réseau « Déplacements urbains » de la FNAUT. Il se déplaça dans la plupart des grandes villes de France pour y analyser les transports urbains, écouter les associations locales et réaliser une grande étude comparative sur la qualité des déplacements en ville.

Amoureux des villes apaisées et des mobilités douces, Jean Macheras était administrateur de l'association Rue de l'Avenir. Il contribuait à son développement par la pertinence de ses avis et sa sagesse héritée de sa longue expérience.

Quelques jours avant son décès, il défendait encore, dans une réunion de concertation organisée par la mairie du 14e, le projet de piétonniser la place Denfert-Rochereau.

De l'habitant du quartier Pernety à l'usager quotidien des transports franciliens, du défenseur des petites lignes ferroviaires au concepteur des déplacements urbains dans les grandes agglomérations, sa contribution au monde de la mobilité est immense.

AUT Ile-de-France

FNAUT infos - Bulletin bimestriel d'information
Directrice de publication : Christiane Dupart
Crédits photo : Marc Debrincat (MD) , Pxhere)
CPPAP 0920 G 88319 - Dépôt légal n°290 - ISSN : 0983-172 X
Mise en page et Impression : STUDIO TERRITOIRES
Consortium Coopérative - Avenue de la Plage
86240 Ligugé
Abonnement papier 1 an : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 € - *Diffusion numérique libre*
Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr