

Conférence de presse du vendredi 6 septembre 2013

Troisième appel à projets de TCSP pour les villes de province et d'outremer

Introduction

En avril 2009, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un premier appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) a été lancé auprès des autorités organisatrices de transports urbains. Le gouvernement Fillon a alors accordé une subvention de 800 millions d'euros pour la réalisation de 50 projets concernant 36 agglomérations de province : deux extensions de lignes de métro à Marseille et Lyon, 215 km de tramway, 150 km de bus à haut niveau de service (BHNS) et un funiculaire à Grasse.

Puis, en février 2011, suite à un deuxième appel à projets, 78 projets supplémentaires ont été subventionnés à hauteur de 590 millions d'euros : 14 km de métro, 152 km de tramway, 456 km de BHNS et deux liaisons maritimes.

En mai 2013, le gouvernement Ayrault a annoncé le lancement d'un troisième appel à projets « transports collectifs et mobilité durable ». Les dossiers doivent être remis le 15 septembre, les résultats seront annoncés en décembre. L'engagement financier de l'Etat sera de 450 millions d'euros. Les travaux devront être engagés avant la fin 2016.

Sont éligibles les projets de métro, tramway (rail et pneu), tram-train, BHNS, navettes fluviales et maritimes, transport par câble et crémaillère. Les projets d'amélioration de la performance des réseaux de transports collectifs, de parkings à vélos en interface avec ces réseaux et d'information intermodale sont également éligibles. Les projets contribuant au désenclavement des quartiers dits prioritaires seront favorisés.

La FNAUT regrette le lancement tardif de cet appel à projets (déjà promis par le gouvernement Fillon), qui aurait dû intervenir dès 2012. A l'inverse, elle note avec intérêt qu'il ne concerne pas que des projets d'infrastructures stricto sensu et que l'articulation transport-urbanisme devra être prise en compte, ce qui peut donner lieu à des initiatives intéressantes. Elle souhaite que cette initiative soit renouvelée régulièrement.

Les critères de sélection des projets proposés par la FNAUT

La FNAUT estime que l'aide de l'Etat doit être conditionnelle : seuls doivent bénéficier d'une aide de l'Etat les projets fiables, dimensionnés pour l'avenir et aptes à provoquer un report de trafic automobile sur le transport collectif. Les critères proposés par la FNAUT lors des appels à projets précédents restent pertinents, ils traduisent les besoins concrets des usagers.

1 - Bien choisir la technique du TCSP

Le projet doit être fiable techniquement.

Il ne s'agit pas d'innover de manière plus ou moins hasardeuse mais de transporter, il faut donc éliminer les techniques aventureuses : tramways sur pneus (Nancy, Caen) et autres engins miraculeux à guidage magnétique (Evéole à Douai).

Il faut privilégier le métro, le tramway ou le BHNS, et encourager aussi les techniques peu usitées mais bien éprouvées telles que le trolleybus (Lyon, Limoges) et le funiculaire.

Le guidage des bus n'apporte pas grand-chose aux usagers par rapport à la conduite classique alors que le surcoût du matériel est considérable. Mieux vaut un excellent BHNS diesel qu'un mauvais tramway sur pneus offrant un service peu fiable (Caen et Nancy).

Le câble est à la mode (sous le nom de tramway aérien, aérotram ou encore liaison téléportée) ; il est fiable mais son créneau est très étroit : jonction entre quartiers dénivelés, franchissement d'obstacles naturels.

Pour des raisons évidentes - entretien moins coûteux, possibilités de maillage - il est souhaitable que la même technologie équipe un réseau de TCSP « lourd ». Ainsi à Strasbourg, le bon sens l'a emporté : la nouvelle ligne de TCSP Wolfisheim-Vendenheim passant par le centre sera équipée d'un tramway classique.

La technique doit correspondre au volume de la clientèle potentielle.

Le paramètre significatif est le volume de la clientèle à transporter à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé de la ligne.

Les projets doivent avoir fait l'objet d'un comparatif justifié des différentes techniques disponibles - métro, tramway et BHNS - en prenant soin de ne pas pêcher par sous-estimation du trafic attendu, comme c'est trop souvent le cas (le Busway de Nantes est un BHNS aujourd'hui complètement saturé et il est impossible d'augmenter sa capacité).

Dans les grandes villes, le BHNS ne doit pas prendre la place du tramway (comme à Toulon ou Metz), sauf à constituer explicitement une solution d'attente (l'évolution vers le tramway doit alors être prévue, les déplacements de réseaux doivent être étudiés et programmés dès la construction du BHNS).

L'expérience a confirmé ce que la FNAUT a toujours affirmé à partir de l'exemple allemand : le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations, il peut être pertinent dans des villes de moins de 300 000 habitants (Le Mans, Brest, Angers, Dijon, Besançon, Avignon).

En cas de doute entre tramway et BHNS, il faut retenir le tramway : forte capacité, rendement croissant avec le volume du trafic, faible consommation d'énergie, absence de pollution atmosphérique locale.

On doit d'ailleurs s'attendre, dans un avenir proche, à un abaissement des coûts du tramway, ce qui va en élargir le créneau de pertinence économique. L'évaluation des coûts d'un TCSP doit se faire sur une longue période : ainsi un tramway léger n'est guère plus cher qu'un BHNS car la longévité du matériel roulant est double de celle d'un bus.

Il faut voir grand pour préparer l'avenir.

Il faut avoir de l'ambition, c'est-à-dire **anticiper** et voir grand car de nombreux facteurs amènent au contraire à penser que la demande de transport collectif pourrait exploser à l'avenir sous l'effet de contraintes nouvelles ou d'évolutions de la société :

- l'évolution globale de la population (+ 15% d'ici 2040 d'après l'INSEE) ;
- la concentration de la population dans les aires urbaines et sur les zones littorales ;
- le vieillissement de la population ;
- la dévalorisation de l'image de la voiture chez de nombreux citadins ;
- la nouvelle attitude des jeunes face à la voiture ;
- la densification souhaitable des zones urbaines ;
- la hausse vraisemblable du prix du pétrole ;
- la nécessité impérative de limiter la dépendance pétrolière ;
- la nécessité d'enrayer la pollution de l'air urbain et la dégradation de la santé publique ;
- la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- la diminution du pouvoir d'achat d'une partie de la population ;
- le développement de l'autopartage ;
- l'introduction vraisemblable du péage urbain.

Dans cette perspective, comme en matière d'investissement ferroviaire, il faut éviter toute vision malthusienne. C'est bien l'orientation choisie par le gouvernement pour le Grand Paris.

On ne peut donc que s'inquiéter de voir des collectivités éliminer le tramway ou tram-train initialement retenu au profit d'un BHNS de moindre capacité (Toulon, Béthune et Lens) ou, pire encore, de la route (Nouvelle route du littoral de La Réunion), ou négliger les emprises ferroviaires disponibles malgré leur vocation ferroviaire évidente (Paris et la petite ceinture, Nancy).

Ainsi, à Valenciennes, le tramway sera à voie unique sur une partie de son tracé pour ne pas gêner les automobilistes, et la branche desservant Saint-Saulve est remplacée par un BHNS, ce qui imposera à ses usagers une correspondance à la limite de Valenciennes.

2 - Maximiser les transferts modaux sur le TCSP

L'argent dépensé par l'État pour soutenir les projets des collectivités locales doit servir à renforcer les transports urbains de manière vraiment efficace, susceptible de provoquer des transferts modaux significatifs et s'inscrivant donc dans des Plans de Déplacements Urbains volontaristes.

Favoriser les choix cohérents

Les projets subventionnés doivent permettre une réduction importante de la circulation automobile et ne pas être accompagnés de dispositions contradictoires : aménagements routiers générateurs d'étalement urbain et de trafic automobile supplémentaire, extension de la capacité de stationnement central.

L'aide de l'Etat doit être conditionnée à l'abandon d'éventuels projets routiers concurrents du TCSP. L'Etat doit prioriser les projets de TCSP qui s'accompagnent d'efforts de maîtrise du trafic automobile (restriction du stationnement central, extension des zones 30, aménagements cyclables, encouragement à l'autopartage, introduction du péage urbain).

On ne doit pas oublier le précepte du préfet Maurice Doublet : « il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ».

Sélectionner de vrais TCSP

Métros et tramways ont connu le succès car ils offrent une bonne qualité de service et bénéficient d'une bonne image. C'est aussi le cas du bus sous forme d'un vrai BHNS bénéficiant des mêmes aménagements que le tramway.

L'Etat ne doit pas, sous le couvert du label TCSP servant à justifier une subvention, financer de simples lignes de bus présentant un habillage valorisant comme le sont les "Lianes" et autres "Chronobus", qui comportent certes des améliorations mais n'ont rien d'un vrai BHNS.

Exiger une vitesse commerciale élevée

Les projets de transports de surface doivent répondre à un objectif ambitieux de rapidité et ponctualité, seul à même d'assurer le report modal massif qui est recherché. Le tramway et le BHNS, dont on prétend faire une alternative au tramway, doivent donc disposer :

- de couloirs de circulation strictement dédiés sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- d'une vraie priorité à tous les carrefours comme le Busway de Nantes (le TVM francilien dispose même de franchissements dénivelés) ; l'exigence de confort exclut les dos d'ânes de ralentissement et le contournement des ronds-points, qui doivent être traversés en ligne droite.
- de temps réduits aux arrêts, ce qui suppose des trottoirs surélevés, des véhicules à plancher bas, l'accès autorisé par toutes les portes des véhicules, et l'achat et la validation des billets aux stations et non dans les véhicules.

L'objectif est d'assurer des vitesses commerciales aux heures de pointe d'au moins 20/22 km/h en périurbain et 16/18 km/h dans les centres villes.

L'aide de l'Etat doit être conditionnée au respect effectif d'engagements sur la vitesse, élément essentiel d'attractivité pour l'automobiliste : en effet il est très facile, après coup, de « raboter » un projet de TCSP, surtout de BHNS, jusqu'à en faire un simple bus peu efficace.

Offrir une excellente qualité de service

Le positionnement des stations doit faciliter les correspondances avec les autres lignes du réseau.

Les stations doivent être suffisamment capacitaires, être équipées de mobilier adapté, offrir une excellente information aux voyageurs et permettre l'achat des titres de transport. La vente à bord n'est acceptable qu'aux arrêts peu fréquentés.

La fréquence de passage doit être d'au moins 10 min aux heures de pointe, d'au moins 20 min en soirée sur un BHNS de petit niveau, ou 15 min jusqu'à 22h00 puis 20 min jusqu'à 0h30 ; de 15 min les dimanches et jours fériés (y compris le 1^{er} mai).

L'amplitude horaire doit être adaptée aux rythmes de vie actuels et garantir une alternative à l'usage de la voiture. Une ligne structurante de base doit fonctionner au moins de 5h30 à 0h30 en semaine, cette amplitude est donc un minimum pour un tramway ou un BHNS. Le dimanche et les jours fériés, le fonctionnement doit débuter au plus tard à 7h00.

Des informations sonores et visuelles doivent être disponibles dans les véhicules.

Le transport des vélos doit être autorisé dans le TCSP aux heures creuses.

La ligne doit comporter des parcs relais (voitures et vélos).

La circulation des cyclistes le long de la ligne doit être organisée correctement.

3 - Densifier autour du TCSP

L'implantation d'une ligne de TCSP doit s'accompagner d'une densification de l'habitat et des activités (services publics et au public, commerces) le long de la ligne. L'avantage est évident : les ménages logés à proximité du TCSP seront bien desservis et utiliseront peu la voiture alors que, s'ils sont contraints d'habiter loin d'une zone dense, l'étalement urbain qui en résultera génèrera inévitablement un trafic automobile supplémentaire.

D'où l'intérêt des contrats d'axes passés entre l'autorité organisatrice des transports urbains et les communes traversées : en échange de la bonne garantie par le TCSP, elles s'engagent à densifier le long de la ligne (c'est le cas de la ligne E du réseau grenoblois, en construction).

Inversement le contrat d'axe doit garantir que le TCSP sera au rendez-vous des nouvelles urbanisations, notamment en cas d'alternance politique ou de crise financière. Une défaillance de l'autorité organisatrice des transports doit être sanctionnée.

Bien entendu, le volume des programmes immobiliers nouveaux ne doit pas être excessif mais rester compatible avec la capacité du TCSP (voir le contre-exemple du RER A parisien) : urbanisme et transport doivent être pensés simultanément.

4 - Mettre en œuvre une politique de réseau

La ligne doit constituer une ossature du réseau urbain.

Elle doit donc desservir des points forts de l'agglomération (habitat, activités, services), actuels ou programmés. La gare centrale SNCF doit être desservie (ce n'est pas le cas de la ligne 2 de tramway d'Orléans, ou encore du tramway sur pneus de Clermont-Ferrand).

De bonnes connexions avec les autres lignes de TCSP sont nécessaires

A Lyon Part-Dieu, le métro et le tramway LEA sont mal connectés. Si la ligne en projet n'est pas la première du réseau, elle doit créer ou renforcer un maillage du réseau existant de TCSP. Une vision à long terme de l'évolution souhaitable du réseau de TCSP est indispensable.

Pas de réseau à deux vitesses

La mise en place d'un TCSP ne doit pas s'accompagner de l'apparition d'un réseau à deux vitesses - un réseau de TCSP performant implanté sur des axes privilégiés et un réseau complémentaire de bus négligé ou conçu uniquement comme système de rabattement sur le TCSP, comme c'est le cas à Montpellier. Toutes les lignes de bus doivent être mises à l'abri des embouteillages et bénéficier d'une « haute qualité de service ».

Une desserte de l'agglomération

Le projet doit, si possible, concerner **l'agglomération et pas seulement la ville centre**. Ce n'est pas le cas à Toulon (les bouchons aux entrées Est et Ouest de la ville ne seront pas réduits car le projet de BHNS est purement urbain).

L'Etat doit encourager les projets de **desserte périurbaine** (par exemple la réouverture de la ligne Lyon-Sathonay-Trévoux, éliminée lors des appels à projets précédents).

5 - Mobiliser tous les financements possibles

Le versement transport des entreprises doit être perçu au taux maximal autorisé.
Les recettes du stationnement doivent être affectées aux transports collectifs.

Le péage urbain, qui fait légitimement participer les automobilistes au financement des transports collectifs, doit être légalisé dans toutes les agglomérations : le seuil retenu dans la loi Grenelle 2 – 300 000 habitants - n'a aucun sens.

La loi Grenelle 2 doit être respectée : la taxation des plus values foncières constatées à la suite de la construction d'un TCSP doit être effective. Si les promoteurs peuvent gagner de l'argent lors de grandes opérations immobilières, c'est aussi grâce à l'investissement public initial. Il faut cependant veiller à ce qu'elle n'alimente pas la spirale des prix de l'immobilier.

Disposer de financements consistants est indispensable à des choix rationnels : des moyens étriqués peuvent en effet inciter certains élus, pour limiter les dépenses immédiates, à retenir une technique insuffisamment efficace, par exemple un tramway au lieu d'un métro, ou un BHNS au lieu d'un tramway.