



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - [contact@fnaut.fr](mailto:contact@fnaut.fr)

Conférence de presse

5 février 2016

## **La FNAUT demande au gouvernement de lancer sans attendre un 4<sup>ème</sup> appel à projets de transports collectifs urbains en site propre**

### **Une exception française**

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

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

### **La FNAUT demande un 4<sup>ème</sup> appel à projets**

Fin 2014, le gouvernement a présenté les résultats du 3<sup>ème</sup> appel à projets de transports collectifs urbains en site propre (TCSP), accordé des subventions d'un montant total de 450 millions d'euros et ainsi débloqué la réalisation de 99 projets très divers (seule la province était concernée). A noter que ce 3<sup>ème</sup> appel aurait pu être proposé deux ans plus tôt.

La FNAUT a immédiatement demandé au secrétaire d'Etat aux Transports de lancer un 4<sup>ème</sup> appel à projets, car le montant cumulé des subventions accordées aux collectivités locales à la suite des trois premiers appels (1,8 milliard d'euros) n'atteint pas le montant fixé initialement par le Grenelle de l'environnement (2,5 milliards). Il nous a répondu : « ce n'est pas d'actualité ».

Or l'expérience montre qu'un engagement de l'Etat joue un rôle moteur important. La suppression des subventions de l'Etat après 2002 par le gouvernement Raffarin a bloqué durablement la réalisation de TCSP ; leur rétablissement en 2009, lors du Grenelle de l'environnement, a permis de les relancer.

Les agglomérations de taille moyenne, encore plus que les grandes, ont besoin d'une aide de l'Etat pour pouvoir investir et maîtriser le trafic automobile.

### **L'Etat peut-il subventionner un 4<sup>ème</sup> appel à projets ?**

A travers un recensement de projets de TCSP, la FNAUT a voulu démontrer **l'ampleur des besoins insatisfaits** (page 2), que le gouvernement préfère ignorer pour ne pas avoir à s'engager financièrement.

Or la baisse spectaculaire et vraisemblablement durable du prix des carburants routiers est l'occasion d'augmenter « sans douleur » la taxation des carburants et de recueillir ainsi des sommes considérables permettant de financer de nombreux projets urbains et ferroviaires : un seul centime de taxe supplémentaire sur le carburant automobile rapporte environ 600 millions d'euros *par an*...

## Un 4<sup>ème</sup> appel à projets est urgent

- Malgré les progrès récents, les villes françaises ont accumulé de sérieux **retards** d'équipement en transport collectif par rapport aux villes suisses et allemandes.

Des agglomérations importantes ne sont encore équipées d'aucun TCSP (Toulon, 600 000 hab).

Même dans des agglomérations déjà bien équipées, de nombreuses possibilités sont encore inexploitées.

- **La demande actuelle** est mal satisfaite : même les métros de Lille, Lyon, Toulouse sont saturés.

- Il ne faut donc pas ralentir le rythme des investissements au motif de soi-disant difficultés budgétaires.

A Grenoble (400 000 hab), le seul projet prévu fin 2018 est le prolongement de la ligne A sur... 1 km.

## Il faut anticiper et voir grand pour préparer l'avenir

**La demande future** va inévitablement s'accroître pour de nombreuses raisons :

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

- **écologiques** (les émissions de particules fines, de polluants chimiques et de gaz à effet de serre doivent impérativement être réduites ; la voiture électrique n'est pas la solution miracle) ;

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

Un réseau de transport public est une des conditions de la compétitivité des métropoles et des grandes villes à l'échelle européenne et même mondiale. Si le cœur de nos villes dispose en général d'un réseau performant, la première couronne et la deuxième couronne sont peu ou insuffisamment équipées.

Le transport public favorise le bon fonctionnement du marché de l'emploi. Il en facilite la flexibilité et permet aux personnes sans voitures de postuler à des emplois loin de chez eux.

## Tramway ou BHNS ?

- **Chaque technique a son créneau de pertinence.** De grande capacité, rapide, très confortable, le tramway est toujours plébiscité par les usagers et attire fortement l'automobiliste. Il est adapté aux trafics élevés, mais surdimensionné si le trafic potentiel aux heures de pointe est limité.

- **Si le BHNS est retenu, ce doit être un vrai BHNS**, disposant d'un site propre continu sur son itinéraire et de priorités de circulation aux carrefours, est efficace : à Metz, la fréquentation a augmenté de 21 % un an après la mise en service du vrai BHNS Mettis. Mais les compromis entre bus et voiture sont facilement admis, et les performances des faux BHNS sont médiocres (Lille).

- **Le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations** : la nouvelle offre industrielle est adaptée aux budgets des villes moyennes (moins de 200 000 habitants) telles que Le Mans ou Besançon : on peut arriver à 14 millions/km (le BHNS de Metz en a coûté 13). La longévité d'une rame de tramway est double de celle d'un bus ; l'exploitation est moins coûteuse, sa capacité étant supérieure à celle du bus articulé.

- **La demande potentielle est très souvent sous-estimée par les décideurs.**

Le Busway de Nantes, un BHNS retenu par mesure d'économie alors que le tramway était recommandé par la FNAUT, est un exemple typique de cette sous-estimation : il est aujourd'hui saturé, victime de son succès. Des bus électriques de 24 m devraient être mis en service en ... 2018, et ce ne sera qu'une solution provisoire car la capacité ne sera augmentée que d'un tiers.

A Rouen, le BHNS à guidage optique TEOR est lui aussi saturé sur le tronç commun des trois lignes.

## Projets urbains (prévus ou envisagés)

- La pollution étant un souci majeur des habitants des villes et la pression automobile étant toujours présente, la rénovation nécessaire de l'offre en transports collectifs est loin d'être achevée.
- Le tramway lui-même reste une réponse compétitive, d'autant plus qu'on sait faire aujourd'hui des tramways économiques (→ 14 M€ / km).
- L'aide nécessaire de l'État ne dispense pas les agglomérations de sans cesse renforcer la priorité sur la voirie aux modes les mieux adaptés à la ville que sont la marche, le vélo et les transports collectifs, et de faciliter le plus possible les échanges intermodaux.
- Elles doivent pour cela chercher à mobiliser toutes les ressources financières à leur disposition : paiement par les automobilistes de l'occupation de la voirie (stationnement et bientôt amendes), mais aussi péage urbain (à l'exemple de Londres, Milan et Stockholm).

<b>Bayonne</b>	BHNS
<b>Bordeaux</b>	Prolongement de la ligne A du tramway jusqu'à l'aéroport de Mérignac Tramway de rocade Gradignan - Talence – Bordeaux - Cenon
<b>Chambéry</b>	BHNS entre Chambéry et la zone d'activité de Techno lac Sites propres pour les bus circulant autour du centre-ville
<b>Douai</b>	Prolongement du BHNS (ex ligne de bus guidé)
<b>Dunkerque</b>	Projet de BHNS
<b>Grenoble</b>	Prolongement du tramway E vers le sud (Pont-de-Claix, 6 km) Prolongement du tramway A vers le nord (Fontaine à Sassenage, 3km)
<b>Lyon</b>	BHNS (mise en sere propre de la ligne C3)
<b>Montpellier</b>	Tramway : prolongement de la ligne 3 vers l'aéroport
<b>Nantes</b>	Desserte tramway du nouveau CHU Création d'une nouvelle liaison nord-sud par TCSP
<b>Niort</b>	BHNS (reprise d'un projet abandonné)
<b>Paris</b>	Prolongement du T8 sur 6 km de Saint-Denis à Rosa Parks Le TZE 3, site propre bus de 10km entre Paris et Gargan (93) Le TZE 4, site propre bus de 14km entre Viry et Corbeil (91)
<b>Pau</b>	Projet de BHNS
<b>Poitiers</b>	Deuxième ligne de BHNS
<b>Rennes</b>	Prolongement de la ligne A du Val
<b>Rouen</b>	Quatrième ligne de BHNS en 2018, une cinquième envisagée
<b>Saint-Etienne</b>	Projet de ligne L5 de tramway
<b>Saint-Quentin</b>	Transformation en BHNS de la ligne 1 Faubourg d'Isle - Europe (5 km)
<b>Strasbourg</b>	Prolongement du tramway de Koenigshoffen à Wolfisheim (1,8 km) Prolongement du tramway de Schiltigheim à Vendenheim (5,8 km) Prolongements ouest et nord du BHNS sud au-delà de la gare de Lingolsheim
<b>Thionville</b>	Troisième ligne de BHNS
<b>Toulouse</b>	Téléphérique Rangueil-Oncopole
<b>Valenciennes</b>	BHNS en direction de Crespin

## Projets périurbains / interurbains

- Le "Ressort territorial" des Autorités Organisatrices de la Mobilité, qui s'étend selon la nouvelle législation bien au-delà des anciens "Périmètres de transport urbain", leur donne compétence sur des services de transport non urbains autrefois gérés par le Département.
- Les AOM pourraient, avec l'aide de l'État et de la Région, prendre en charge des renforcements de la desserte ferroviaire de leur aire urbaine.
- Le "transport à la demande" est encore insuffisamment développé dans les zones périurbaines : l'État pourrait participer au niveau national à la recherche et à la mise à disposition d'outils partagés.
- Les dessertes ferroviaires périurbaines peuvent jouer un rôle fondamental pour freiner l'usage de la voiture mais aussi pour contenir l'étalement urbain diffus et structurer l'espace périurbain : il est possible, en effet, de densifier l'habitat et les activités autour des gares périurbaines.
- La desserte des agglomérations par les "cars Macron" impose la mise en place de gares routières adaptées, dont la construction nécessite une aide financière.

<b>Alès</b>	Réouverture de la ligne Alès-Bessègues
<b>Annecy</b>	Réouverture de la ligne Annecy-Albertville
<b>Arcachon</b>	TCSP entre Arès et Belin-Beliet (tour du bassin d'Arcachon)
<b>Avignon</b>	Réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône jusqu'à Pont-Saint-Esprit Réouverture de la ligne Avignon-Nîmes
<b>Belfort</b>	Création d'arrêts entre Belfort et Valdoie
<b>Besançon</b>	Modernisation de la liaison ferroviaire Morteau - La Chaux de Fonds (Suisse)
<b>Chambéry</b>	RER Métropole Savoie (cadencement axe Aix-les-B. - Chambéry - Montmélian)
<b>Chalon-sur-Saône</b>	Liaison TER Chalon-sur-Saône – Saint-Marcel (ponts de la Saône saturés)
<b>Forbach</b>	Tram-train Creutzwald-Forbach-Sarrebruck
<b>Genève</b>	Réouverture de la ligne Evian – Saint-Gingolph (projet RER sud Léman)
<b>Grenoble</b>	Création d'une ligne vers le nord-est Grenoble-Meylan-Montbonnot (9 km) Tram-train Grenoble-Vif Tram-train Grenoble-Vizille
<b>Le Mans</b>	Réouverture de la ligne Le Mans – la Flèche
<b>Lille</b>	Deux lignes de tram-train (de Lille à Seclin et Baisieux) BHNS Lille-Comines (à la place du tram qui vient d'être abandonné) RER Lille-bassin minier
<b>Lyon</b>	Complément du tram-train de l'Ouest lyonnais Réouverture de la ligne périurbaine Lyon-Trévoux Tram-train Lyon-Crémieu (Meyzieu ZI-Crémieu sur l'ancienne emprise CFEL) Lignes Express Bourgoin-Lyon et Bourgoin-Lyon Saint Exupéry par A43
<b>Montpellier</b>	Réouverture de la ligne Montpellier-Castries-Sommières (ex ligne d'Alès) Réouverture de la ligne Montpellier-Fabrègues-Paulhan
<b>Nancy</b>	RER de la région urbaine sur les 4 directions Toul, Lunéville, Pont Saint Vincent, Pont à Mousson Réutilisation de l'ancienne assise de la ligne fret Champigneulle-Jarville
<b>Nîmes</b>	Tram-train Nîmes – Le Grau-du-Roi
<b>Niort</b>	Réouverture de la ligne Fontenay-Niort
<b>Orléans</b>	Réouverture de la ligne Orléans- Châteauneuf sur Loire Réouverture de la ligne Orléans-Montargis
<b>Sarreguemines</b>	Prolongement du tram-train Sarrebruck-Sarreguemines vers Sarre-Union
<b>Thionville</b>	Tram-train de la vallée de la Fensch
<b>Tours</b>	Liaison ferroviaire sur voie dédiée Tours - Saint-Pierre-des-Corps

## Autres projets, réclamés par les Associations

- Les Associations jugent souvent insuffisante la volonté des élus d'améliorer la qualité des déplacements, et réclament, parfois en opposition avec eux, des développements ou des extensions qu'elles estiment indispensables.

<b>Amiens</b>	Ligne de tramway (projet abandonné)
<b>Angers</b>	Deuxième ligne de tramway (projet abandonné pour raisons financières)
<b>Angoulême</b>	BHNS (projet abandonné)
<b>Aubagne</b>	Réalisation intégrale du programme de tramway initial
<b>Avignon</b>	Deuxième ligne de tramway (projet abandonné)
<b>Dunkerque</b>	Réouverture de la ligne Dunkerque-Bray Dunes vers la Belgique
<b>Saint-Julien</b>	Ligne de tramway Genève – Saint-Julien
<b>Montpellier</b>	Tramway ligne 5 (projet abandonné)
<b>Nancy</b>	Conversion du "tramway" sur pneus en un vrai tramway sur fer (comme Caen)
<b>Nantes</b>	Remplacement du "Busway" saturé par un tramway (plutôt que par un bus à trois caisses)
<b>Nîmes</b>	Un tramway à la place du deuxième BHNS prévu.
<b>Paris</b>	Remise en service (au moins partielle) de la petite ceinture ferroviaire
<b>Rouen</b>	Réfléchir à l'opportunité de transformer en tramway le BHNS TEOR saturé.
<b>Toulon</b>	Tramway est-ouest au lieu du BHNS prévu Deuxième ligne de TCSP nord-sud (BHNS ou tramway)
<b>Tours</b>	Deuxième ligne de tramway
<b>La Réunion</b>	Tram-train Saint Paul – Sainte Marie (au lieu de la route du Littoral prévue)