



Mai 2024

LES TRANSPORTS DANS LES ENJEUX CLIMATIQUES :

PLANIFIER ET CONSTRUIRE UNE ALTERNATIVE INTERMODALE FACE AU TOUT ROUTIER !

Joël Le Coq, Robert Mounier-Vehier, Jean-Louis Rohou, Edgar Stemer, André Stimamiglio

Cette Note s'inscrit, dans la poursuite des travaux du groupe transport de Lasaire engagés de longue date sur la question des mobilités :

En particulier le cahier sur le périurbain (19 mars 2014) ; les Notes « *face à l'urgence climatique redessiner un avenir pour le fret ferroviaire* » (3 mars 2022), « *des voies de progrès pour les déplacements des Français* » par Jean Louis Rohou (12 Juin 2019).

C'est aussi une déclinaison pour le secteur des transports évoqué lors du séminaire « Pour une transition écologique socialement juste et responsable » réalisé en octobre 2023 à Paris et auquel le groupe transport a contribué par l'intervention d'Edgar Stemer (cf le Cahier N°61 qui restitue la teneur des débats du séminaire.

lasaire.net/upload/files/Cahier%20Transit%20écologiq%202023%20Vpdfdef%281%29.pdf.

SOMMAIRE

| | |
|---|----------------|
| SYNTHESE INTRODUCTIVE. | PAGE 3 |
| A - LE TOUT ROUTIER N'EST PAS DURABLE. | PAGE 7 |
| B - LA PLACE DU MODE FERROVIAIRE ET SON ADAPTATION AUX BESOINS DE MOBILITES ET DE TRANSPORT DE FRET. | Page 10 |
| B1 La mobilité des personnes. | |
| B2 Le transport de fret. | |
| B3 Les freins au développement du fret ferroviaire. | |
| C- LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ACCROIT FORTEMENT L'ENJEU ECOLOGIQUE DE LA TRAVERSEE DES ALPES POUR LES MARCHANDISES ET LE FRET FERROVIAIRE. | PAGE 17 |
| D -QUELLE MOBILITE POUR LES VILLES, LEUR BASSIN DE VIE ET D'EMPLOI ? | Page 20 |
| D1 50 ans d'action publique pour rééquilibrer l'espace public. | |
| D2 Les Zones à faible émission : Une décision technocratique et explosive | |
| D3 Les transports interurbains parents pauvres de la mobilité. | |
| D4- Gratuité ou <i>pass transport</i> ? un signal possible si l'offre de transport répond à la demande | |
| E - QUELS FINANCEMENTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS ? | Page 24 |
| E1 Les pistes pour résoudre le « mur de financement » du développement des transports publics. | |
| E2 Un choc d'offre nécessaire et urgent à financer. | |
| E3 L'enjeu du « versement mobilité. | |
| E4 La recherche des nouveaux leviers pour financer les investissements dans les transports publics. | |
| F- CONCLUSION : POUR UNE ALTERNATIVE DESIRABLE | Page 28 |
| Annexe 1 Les trois voies pour réduire les émissions de GES | Page 30 |
| Annexe 2 SERM/RER métropolitains : de quoi parle-t-on ? | Page 32 |

Synthèse introductive

L'année 2023 a été confirmée comme l'année la plus chaude depuis l'origine des relevés de température sur la planète Terre.

Cette évolution du climat n'a rien de surprenant tant le réchauffement climatique a été constaté par les rapports successifs du GIEC et confirmé par les positions prises à chaque COP même si celles-ci ont été affichées mais trop rarement appliquées. Parmi les indicateurs de mesure du réchauffement climatique, un des plus utilisé est la mesure de la production de CO₂ ou Gaz à Effet de Serre (GES).

Les deux secteurs principaux de production de GES sont le secteur de l'Énergie, principal émetteur de GES et le secteur des Transports, principal contributeur de GES. Ces secteurs n'enregistrent pas de baisse significative de leur production de GES. L'enjeu est de proposer des objectifs de forte baisse de leurs émissions de GES. Il est fort probable que la baisse des émissions de GES de ces deux secteurs entraîne une modification des modes de vie des populations concernés notamment celles des populations des pays les plus développés (USA-EUROPE-JAPON).

A l'intérieur du secteur des Transports, les différents modes de Transports ne sont pas concernés de la même manière. Le secteur routier (voitures individuelles et camions) produit plus de la moitié du volume de GES du secteur. C'est sur le secteur routier que les acteurs doivent faire porter leurs efforts de réduction de GES. Les conséquences sociales d'un tel effort à venir seront nombreuses et conflictuelles.

Le transport routier est devenu le transport dominant, car il est pratique et indispensable dans de nombreux endroits. Il permet le déplacement du départ à l'arrivée dans des conditions de confort mais aussi plus accidentogènes que d'autres modes. Même s'il a des limites comme le coût d'achat des véhicules, du carburant, les embouteillages, le stationnement, il représente hors des métropoles urbaines la seule possibilité de déplacement.

Les alternatives : transports collectifs, vélo, trottinettes, gyropodes, marche à pied, covoiturage, autopartage, transport à la demande restent trop dispersées et fragmentaires pour constituer une réponse crédible à un échelon significatif.

On ne pourra pas diminuer d'une manière socialement acceptable le recours à l'automobile si on ne développe pas une alternative systémique de qualité autour des transports publics.

Il est urgent d'agir !

Un nombre croissant d'événements catastrophiques (sécheresses, canicules, incendies, inondations, fontes des glaciers, glissements de terrain...) a eu lieu en 2023. Cela démontre que le changement climatique très largement accentué par les activités économiques génère de fortes évolutions dans l'intensité et la force des événements naturels. Pourtant la réponse de la quasi-totalité des États n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

La planification écologique à la française dévoilée le 26 septembre 2023 rassemble un catalogue de mesures plus ou moins intéressantes mais marqué par un manque de cohérence et de volonté politiques. Ce qui nous a été présenté, c'est ce qui reste après essorage de toutes sortes de lobbys.

La poursuite du tout routier n'est pas une option durable. On ne peut pas miser seulement sur le remplacement de la voiture thermique par la voiture électrique. Même si le fonctionnement permet d'éviter des émissions de CO₂, sa production en particulier pour les batteries génère des pollutions et des dégâts environnementaux. Le bénéfice écologique d'une voiture électrique dépend de sa durée d'utilisation. Mais il faut également tenir compte des dégâts environnementaux causés par un nombre croissant de véhicules de plus en plus lourds et encombrants. Ce qui fragilise les routes et les équipements comme les parkings, ponts, constructions diverses déjà soumis aux perturbations du climat.

Le dérèglement climatique génère davantage d'incendies, de chaleurs excessives, de sécheresses, et d'inondations d'autant plus que les constructions ont envahi les lieux où s'écoulaient anciennement les rivières, sans compter les surfaces imperméables engendrées par l'homme et la canalisation accrue des écoulements au lieu de leur étalement

Les éboulements de terrains ont détérioré la liaison ferroviaire entre Lyon et Grenoble. Le cas de la vallée de la Maurienne est plus encore significatif puisque la ligne ferroviaire est interrompue pour environ un an. L'autoroute a été coupée quelques jours et les conditions de circulation sont encore dégradées.

Toutes les infrastructures du transport sont fragilisées. Il faut en tenir compte pour renforcer l'alternative transport public. Nous devons prêter une attention particulière au transport ferroviaire en connexion avec les autres modes de

transport et de mobilité. Encore faut-il une volonté politique, des investissements mais aussi une amélioration de la qualité.

La demande existe. L'inflation, le prix du carburant, la conscience de la nécessité de modifier les comportements accroît le recours au transport ferroviaire. Mais la qualité de service n'est pas toujours au rendez-vous, et les incidents techniques ou sociaux perturbent quelquefois ce mode, face à une clientèle en demande de plus en plus forte. La pression sociale est prégnante et n'est pas forcément compatible avec les droits des travailleurs en recherche de progrès sociaux et conditions de travail, un juste compromis existe déjà, mais le repli sur soi devenant la règle, de nombreux utilisateurs oublient qu'eux-mêmes ont des droits qu'il a fallu chèrement obtenir.

La situation risque de devenir explosive si le transport public ne répond pas aux attentes. C'est une politique de long terme qu'il faut et pas des effets d'annonce.

Ainsi l'annonce, au demeurant dotée d'un budget symbolique, de la mise en place de RER Urbains (Services Express Régionaux Métropolitains – SERM) après une politique du cadencement, sera difficile à mettre en œuvre car ce sont des nœuds surchargés. L'idée d'une meilleure utilisation des infrastructures et de la création de RER traversants est un facteur de désaturation mais la mise en œuvre mettra du temps. Les difficultés rencontrées à Strasbourg devraient servir de leçon. Des investissements très importants pour des infrastructures nouvelles utiles à ces circulations ou maillages sont plus que nécessaires.

La relance du Fret ferroviaire a été définie comme une priorité sous l'impulsion de l'Europe. Mais la décision de la commission européenne d'ouvrir une enquête va aboutir au démantèlement de Fret SNCF alors que sa concurrence privée filiales d'opérateurs européens ne se bouscule pas pour reprendre ses activités. Où est la cohérence ?

La question de rentabilité du ferroviaire est posée et ne peut être vue seulement sous l'angle financier. Depuis sa création ce sont les états qui le subventionnent voire le financent totalement, car il nécessite des investissements lourds à long terme. Sans subventions le prix du billet ne serait pas accessible à grand monde. Mais alors ce serait un recourt accru aux modes plus polluants ou une brutale diminution des déplacements.

L'Europe doit modifier ses dogmes sur la concurrence et la rentabilité. C'est la notion de service public qui avait conduit les États Européens à prendre le contrôle des entreprises ferroviaires en faillite au siècle dernier. L'urgence climatique pourrait alimenter la réflexion dans le même sens au plan européen.

Toutes les incohérences renforcent les arguments de lobbies qui sous couvert de dénoncer une pseudo écologie punitive ne visent qu'à laisser les choses en l'état ou même à revenir en arrière. C'est le changement climatique qui est punitif pour autant la sobriété écologique doit être juste. Un retour en arrière est impossible.

Mais il est nécessaire de prendre en compte le temps long comme l'illustre l'évolution de la mobilité urbaine. Depuis une cinquantaine d'années les villes se sont débarrassées du modèle du tout pour la voiture et la vie y est meilleure pour ceux qui y habitent qu'à la fin des années 1970. Pour autant si dans les 10 prochaines années on ne trouve pas les voies d'un modèle désirable pour ceux qui sont exclus des centres urbains, la société ne pourra pas faire face au défi du changement climatique et de la biodiversité. Il faut un grand débat entre les habitants des grandes villes et ceux des campagnes si on ne veut pas les opposer et créer des zones de non droit pour certains.

Nous croyons au progrès, à la science et à l'industrie mais nous ne pourrons faire l'impasse sur un changement profond des habitudes de vie, pour garantir l'avenir de l'humanité. Nous pouvons agir pour le meilleur mais nous risquons aussi subir le pire, car il est déjà enclenché.

Il est urgent d'engager une réflexion et un plan d'ensemble, pourquoi pas une nouvelle loi d'orientation, pour permettre aux mobilités de répondre au défi du changement climatique, la loi LOM (Loi d'Orientation des mobilités) en 2021, survenant après la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) 1982, n'étant qu'une étape de transition ?

Il s'agit de définir des priorités, de tenir compte des impératifs sociaux pour que la transition soit tout à la fois radicale et socialement acceptable. L'adaptation de l'urbanisme à un nouvel idéal de vie rapprochant les lieux d'habitations, de travail, de commerce, de loisirs, d'espaces verts doit permettre un changement de paradigme.

Mais il faut aussi définir les moyens de financement. Le Grand Paris Express, est financé par un emprunt levé par la société du Grand Paris, constitué en EPIC (Établissement public Industriel et commercial). Le versement mobilité qui met à contribution les employeurs pourrait être élargi. Il est urgent de définir les participations de l'État, des Régions, des collectivités locales.

Face à l'enjeu climatique, la solution passe par le développement des transports publics en liaison avec les modes de déplacements doux et bien sûr l'utilisation de la voiture quand c'est nécessaire.

A -LE TOUT ROUTIER N'EST PAS DURABLE.

La demande de transports collectifs dans la période post-covid a fortement progressé.

La période 2020-2023 a considérablement modifié la manière de se déplacer des personnes et des entreprises.

L'augmentation des prix des énergies (gaz, essence, électricité) a été très forte réduisant le pouvoir d'achat de ceux et celles qui utilisent leur voiture ou leur camionnette.

Nombre de salariés, d'étudiants, de famille, de retraités se sont reportés sur les transports en commun dans un moment où l'offre de transport n'a pas pu suivre cette demande supplémentaire de +10% à +20% voire plus. Cette évolution va durer.

Cette situation se complique par la prise en compte des enjeux environnementaux liés à la décarbonation dans tous les secteurs de l'économie et notamment dans le secteur des transports et plus précisément dans le secteur routier.

Les réponses à la décarbonation sont multiples et peuvent faire l'objet d'enjeux contradictoires entre les choix de l'Europe, ceux des constructeurs automobiles, ceux des Territoires, ceux des Entreprises, ceux des populations locales.

La politique des transports arrive à un moment-clé où elle doit mettre le cap sur des changements profonds : ceux de la décarbonation.

Que ce soit pour les transports de personnes ou les transports de marchandises, le mode routier est encore dominant.

Au 1er janvier 2021, le parc automobile français se compose de 38,3 millions de voitures particulières, 5,9 millions de véhicules utilitaires légers (VUL), 600 000 poids lourds et 94 000 autobus et autocars en circulation.¹

Le transport routier transporte plus de 87% des marchandises en 2021, alors que la part modale du ferroviaire bien qu'en légère hausse ne représente que 10,7% et le fluvial en hausse également 2%.²

¹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021>

² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-des-transports-edition-2023>

Cette prédominance du transport routier est aussi un choix politique des responsables de l'Etat des collectivités territoriales et des dirigeants d'entreprises.

C'est un choix dont nous payons les conséquences climatiques et environnementales : émissions de CO2, pollutions, congestions....

Face à ce constat une première réponse est apportée, elle est technologique. Il s'agit d'organiser la transition du moteur thermique vers l'électrique. D'autres réponses sont possibles comme la réorganisation de l'espace pour rapprocher le domicile et le lieu de travail par une meilleure organisation de l'urbanisation ou le développement du télétravail, ou le développement massif des transports publics.

Il est indispensable de préserver les industries et les emplois français et européen afin de maintenir un très bon niveau de vie et d'accompagnement social en général. Mais peut-on ignorer l'importance des inégalités et faire peser une charge insurmontable sur les familles les plus pauvres ? Ceux qui ont pour principale préoccupation la fin du mois n'adhéreront jamais aux grandes actions pour limiter les conséquences du changement climatique et défendre la biodiversité s'il n'est pas tenu compte de leur situation, car c'est là une réelle barrière entre les pauvres et les riches.

Ainsi des mesures fortes comme l'interdiction de la vente des véhicules thermiques à partir de 2035 se heurtent à l'hostilité d'une partie de la population qui n'a pas le pouvoir d'acheter en remplacement des véhicules électriques ou autres. Cela même à 100 euros par mois, avec le système social de location mis en place pour un nombre réduit de bénéficiaires. L'usage de la voiture électrique restera inaccessible à toute une partie de la population qui n'accède actuellement au véhicule thermique que par l'achat et l'entretien de véhicules d'occasion pour un coût mensuel de 50 à 70 euros. (Cf interview de Bernard Jullien maître de conférences à l'université de Bordeaux³).

Le coût d'achat d'un véhicule électrique est plus élevé que celui d'un véhicule thermique, à cause du coût des batteries. L'industrie doit aussi s'adapter à une demande en forte hausse et ne pourra peut-être pas fournir la production en demande, sans compter l'exploitation des terres rares nécessaires à ce jour pour notre technologie et les risques écologiques qui découlent de leur extraction.

³https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/voitures-electriques-a-100-euros-par-mois-l-idee-est-seduisante-mais-le-gouvernement-a-un-mal-fou-a-le-faire-constate-un-specialiste_6084660.html

Les véhicules électriques sont en constantes évolutions dans leurs aspects sécurité et autonomisation. Il faut toutefois noter que les promesses de véhicules autonomes se heurtent à des difficultés technologiques telles que des grands constructeurs comme General Motors et Honda annoncent faire marche arrière. Il y a un grand écart entre l'autonomie annoncée et la réalité.

Même si les véhicules autonomes collectifs peuvent contribuer à l'alternative de mobilité il faut aussi prendre en compte le coût écologique du progrès espéré, la quantité d'informations de calculs nécessaire à l'autonomie sur la route nécessite une puissance de calculs et de stockage d'informations considérable peu compatible avec la sobriété énergétique, mais il y a aussi l'acceptabilité ou la crainte de ce type de transport par les individus, tout comme une législation qui doit s'adapter pour cette évolution ou limiter son essor en déterminant aussi les responsabilités.

Ces véhicules électriques ont besoin d'énergie et notre pays entreprend de nombreux travaux pour implanter de nombreuses bornes de recharges.

Ceux qui habitent en pavillon ont toutes possibilités d'alimenter leur véhicule, mais le problème dans les agglomérations grandira avec l'arrivée massive des véhicules électriques, car tous n'ont pas un parking avec une prise électrique à chaque place. Pour le stationnement dans les rues là aussi est le problème, car les places diminuent avec la politique des villes de sortir du tout voitures et les places existantes ne sont pas et ne seront pas toutes équipées de bornes électriques.

Actuellement les bornes de recharges peu nombreuses, ne fonctionnent pas toutes ou bien parfois leur emplacement est occupé par un véhicule ayant dépassé le temps de recharge ou par un véhicule thermique, voir divers travaux rendant leur approche inaccessible. Pour aller au-delà de son environnement local, malgré les grands progrès de batteries, il faut encore de nombreux points de recharges que les autoroutes mettent à disposition et doivent multiplier, mais que nous trouvons encore moins facilement sur les réseaux routiers traditionnels. Ceux qui aussi sont en autonomie en campagne avec de simples panneaux photovoltaïques vont devoir trouver de nouvelles solutions pour une alimentation électrique plus efficace, ou alors brûler du carburant pour faire fonctionner un groupe électrogène. Un petit film fait en Inde a circulé, il y a peu, montrant un véhicule électrique ayant sur son toit un groupe électrogène afin de l'alimenter.

Le tout électrique pose aussi la question de la fourniture électrique qu'il va falloir augmenter avec des productions durables, ainsi que le renforcement du

réseau de distribution. La question des centrales nucléaires est remise en avant car finalement très productives et n'émettant que peu de CO₂, mais le danger et le stockage des déchets radioactifs et le cout exponentiels des nouveaux EPR restent problématiques. Les centrales de panneaux électriques sont prisées mais occupent une place énorme et prennent l'espace de nos campagnes en les dénaturant. Seuls les panneaux implantés sur les toits notamment des constructions respectent un développement durable. Mais l'on doit aussi se poser la question de la fabrication de ces cellules photovoltaïques, du lieu de leur production et de notre indépendance face à ce système.

Quant aux éoliennes il y a de forts pour et contre et leur implantation est difficile et normée, avec une production aléatoire en fonction du vent. Eolienne de terre ou en parc éolien, là est une grande question !

Pour les barrages notre pays en est pourvu, il est difficile d'en implanter de nouveau sans créer de grandes modifications écologiques, mais aussi nous devons penser qu'avec le réchauffement climatique nous aurons parfois en fonction des lieux (Perpignan) ou des saisons une forte diminution de potentialité d'eau.

La réponse technologique par la voiture électrique ne peut pas nous exonérer de mettre en place d'autres réponses (CF annexe 1), en particulier le développement d'une solution multimodale autour du transport public et particulièrement les modes de transports massifs et écologique comme le transport ferroviaire.

B- LA PLACE DU MODE FERROVIAIRE ET SON ADAPTATION AUX BESOINS DE MOBILITE ET DE TRANSPORT DE FRET

Le transport ferroviaire est reconnu aujourd'hui comme le mode de transport répondant le mieux aux exigences de sobriété énergétique, de moindre émission de GES. Le développement de son usage devrait logiquement constituer une priorité, tout en agissant pour l'amélioration de sa qualité et de son efficacité.

Et le moins qu'on puisse dire, c'est que cet objectif est loin d'être atteint. Beaucoup de freins existent, aussi bien de la part des décideurs politiques, que de celle de l'entreprise ferroviaire historique elle-même.

D'abord, il reste encore des efforts à fournir pour mieux décarboner le mode ferroviaire. Si la majeure partie des acheminements ferroviaires s'effectue en traction électrique, y compris pour le fret, la traction diesel reste bien présente

sur de nombreuses lignes parcourues par des trains de voyageurs, notamment des autorails ou éléments automoteurs, et des trains de fret. Si des efforts ont été faits pour la circulation d'automoteurs bi-mode (électrique/diesel), le recours aux batteries électriques et à l'hydrogène sont encore en France à un stade quasi-expérimental.

Sans doute, faudrait-il aussi, dans cet ordre d'idées, travailler à l'impact de la circulation des trains sur l'environnement. En effet, ce n'est pas parce que le train est un mode de transport écologique qu'il doit se dispenser de toute mesure tendant à réduire ses nuisances, en particulier son bruit, vis-à-vis des riverains. On notera, à cet égard, que les grands (et même les plus petits !) axes routiers contournent les villes, grandes et moyennes, ce qui n'est pas le cas des lignes ferroviaires (sauf exceptions partielles, comme Nîmes et Montpellier), puisque le train doit desservir le centre des villes. C'est d'ailleurs une condition de l'attractivité du transport ferroviaire de voyageurs. Le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'accroissement de leur utilisation, qui est évidemment très souhaitable, doit prendre en compte la réduction des nuisances, d'abord en milieu urbain, pour favoriser son acceptabilité.

Les problèmes de capacité du transport ferroviaire sont connus : mise à niveau des infrastructures, le retard reste important pour la voie, la signalisation et les méthodes d'exploitation (notamment le trop lent développement de la commande centralisée du réseau). Faute d'une intervention suffisante des pouvoirs publics pendant de nombreuses années et encore aujourd'hui, la France est en retard sur plusieurs de ses voisins dans ce domaine de l'exploitation moderne de son réseau.

B1 La mobilité des personnes

Les problèmes de capacité ne viennent pas seulement des infrastructures. La capacité du matériel roulant est aussi en cause. Même si la question du TGV n'est pas au centre de la présente note, le problème de l'insuffisance du nombre de rames face à l'accroissement de la demande est représentatif des erreurs commises. La SNCF a ainsi envoyé directement à la casse des rames TGV qui pouvaient encore être exploitées (avec aussi l'intérêt pour elle d'éviter que des concurrents puissent accéder trop facilement à l'important marché du TGV !). De ce fait, aujourd'hui, le parc TGV est sous-dimensionné vis-à-vis d'une

demande de voyages en forte hausse. Dans les services péri-urbains, si les autorités organisatrices ont acheté beaucoup de rames modernes, rajeunissant significativement l'âge moyen du parc, des tensions apparaissent en Ile de France et surtout en périphérie des autres grandes villes, face là-aussi à une demande en forte augmentation (et à des retards de livraison du constructeur Alstom). Le télétravail après la crise sanitaire de 2019-2021, le développement des modes individuels, ont été surestimés et les usagers en font les frais.

Les RER métropolitains, dont l'appellation officielle est « les services express régionaux métropolitains (SERM) » ont été plutôt bien accueillis dans les grandes agglomérations concernées. Mieux utiliser les infrastructures existantes, permettre des services « traversants » l'agglomération en évitant des manœuvres de retournement avec des difficultés d'exploitation et des pertes de capacité, est effectivement intéressant. Mais cela n'élimine pas les difficultés abordées aux points précédents (capacité insuffisante des infrastructures et des rames, conditions d'exploitation inadaptées, etc.) Comme l'ont montré les graves difficultés rencontrées à Strasbourg lors de la mise en place prématurée du SERM. De telles décisions doivent faire l'objet d'études approfondies (techniques, commerciales, sociales), d'une mise en œuvre progressive et d'un accompagnement financier suffisant. Et c'est loin d'être le cas pour cette dernière condition, le financement annoncé par le gouvernement n'étant pas vraiment au rendez-vous, reposant en outre sur des contributions importantes des collectivités.

La bonne utilisation des TER ferroviaires dans les grands bassins d'emploi et périphéries des grandes villes nécessite une articulation soignée avec les bus interurbains, les tramways et bus urbains, les deux-roues. Des progrès ont bien été faits, mais la coordination des décisions des différents niveaux d'autorités organisatrices, le poids et l'influence des prestataires de service public (dont la SNCF) semblent encore souvent mériter des progrès.

D'autres freins à l'utilisation des services ferroviaires péri-urbains, moins souvent dénoncés, peuvent être mentionnés, notamment dans le domaine du confort de l'utilisateur :

- La signalétique, l'accueil, l'information sont insuffisants : les TER et transiliens, apparaissent souvent comme « réservés » aux habitués, aux déplacements domicile-travail ou école. Les

personnes qui souhaitent utiliser ces services de façon occasionnelle, par exemple pour des déplacements de loisir, hors des heures de pointe ou le week-end, vont hésiter de peur de se tromper...

- Lorsqu'on s'écarte du péri-urbain, de nouvelles contraintes apparaissent : réservation obligatoire sur beaucoup d'Intercités, et même sur des TER (Normandie), et maintenant limitation du nombre et de la dimension des bagages
- Les toilettes sont peu nombreuses dans les gares (lorsqu'il y en a !) et souvent en panne dans les trains. Il n'y en a pas dans les transiliens tout neufs, pourtant utilisés sur des longs trajets de plus d'une heure (Dreux, Provins, etc.). Cela peut dissuader une partie des usagers, dont ceux accompagnés d'enfants.
- A propos d'enfants, les conditions de leur accueil dans les gares et les trains sont loin d'être idéales. Mis à part le service -payant – SNCF junior sur quelques grands axes (principalement TGV), une famille voyageant avec plusieurs enfants peut être dissuadée de prendre le train.
- Pour les personnes voyageant avec leur bicyclette, le problème n'est pas vraiment bien résolu : elles jugent les emplacements insuffisants dans les trains et, comme elles voyagent surtout en heure de pointe, les autres voyageurs sont mécontents de leur présence encombrante. Les accès aux quais (souvent en prenant l'ascenseur !), le passage par les valideurs, la montée ou la descente du train, sont inadaptés. La solution à cette cohabitation difficile pour les trajets du quotidien réside probablement dans une organisation globale « à la hollandaise » : garages sécurisés dans les gares, mais surtout dispositif de location sur abonnement au départ et à l'arrivée (pas de vélo dans les trains !)
- La sécurité, ou plutôt le doute sur son effectivité, peut dissuader des usagers de prendre le train dans les grandes agglomérations. Des progrès ont été faits, mais il faut certainement encore rassurer les gens. Cela pas seulement avec des policiers lourdement équipés

(soit de la SUGE (**surveillance générale**), soit de la police nationale), mais en soignant aussi l'éclairage des gares et stations, notamment périphériques, les couloirs, passages souterrains et passerelles. Et, bien sûr, avec une bonne présence humaine dans les gares et les trains, notamment aux heures creuses.

B2 Le transport de fret

Le transport ferroviaire de fret qui semblait reprendre une certaine croissance est de nouveau en pleine tourmente du fait de la décision de la Commission européenne (CE) d'exiger le remboursement par la SNCF des aides de l'Etat qui lui avaient été accordées et qui contrevenaient au droit européen. Comme à l'habitude, cette attitude de la CE ne venait d'une pure réflexion de ses services, mais des plaintes d'une ou de plusieurs entreprises concurrentes de la SNCF sur le trafic de fret. Elles estimaient que les aides de l'Etat à la SNCF constituaient une discrimination à leur égard. On notera que cela ne les a pas empêché d'augmenter sensiblement leur part de marché du fret ferroviaire qui atteint environ un tiers, le groupe SNCF (fret SNCF et ses filiales) détenant les deux autres tiers.

Cette décision de la CE n'est pas une surprise pour les milieux professionnels et administratifs. Cela faisait longtemps que la SNCF et les services de l'Etat jouaient l'indifférence, malgré les mises en garde. Le gouvernement n'a d'ailleurs pas cherché à contester cette décision, mais à la contourner, Fret SNCF étant évidemment dans l'incapacité de rembourser les sommes réclamées. Le gouvernement a donc négocié avec la CE pour mettre fin à l'activité de Fret SNCF et la remplacer par de nouvelles structures. Malgré son attitude passée, le gouvernement n'hésite pas à laisser se développer le traditionnel « c'est la faute de Bruxelles »...

Cela tombe au plus mauvais moment :

- Le trafic fret SNCF, et notamment le transport combiné, était reparti sur croissance légère
- La décision de la CE et ses conséquences économiques et sociales interviennent alors que les politiques française et européenne visent à relancer le transport ferroviaire de fret pour répondre aux impératifs découlant du changement climatique

- Fret SNCF est devenue une société et le remboursement des aides mettait en cause sa survie
- Un certain nombre d'experts et de dirigeants, même jusqu'au plus haut niveau de la SNCF, avaient implicitement considéré le fret ferroviaire comme un mode dépassé, pour ne s'intéresser qu'au TGV et aux voyageurs.

Les décisions gouvernementales très dures prises à la hâte, après tant d'années d'indifférence, ont évidemment choqué profondément les cheminots du fret, déjà touchés ces dernières années par de fortes réductions d'effectifs. Cette indifférence gouvernementale, le maintien des aides de l'Etat au fret SNCF, ce jeu dangereux vis-à-vis des autorités européennes, n'ont pas « aidé » le fret ferroviaire.

Pourtant, au-delà-même des prises de position écologiques en faveur du rail (même si le mouvement écologique lui-même ne semble pas s'emparer vraiment du sujet fret ferroviaire), il y a aujourd'hui un « désir de fret ferroviaire » au sein des professionnels concernés. C'est ainsi qu'est née l'Alliance « Fret ferroviaire Français du Futur » (4F) qui regroupe les principales entreprises de transport ferroviaire de marchandises, les principaux opérateurs de transport combiné, les opérateurs fret de proximité (OFP), les industriels du rail, les gestionnaires et mainteneurs des installations ferroviaires et les grands chargeurs.

Cette Alliance a pour ambition de « doubler la part des marchandises transportées par le rail en France d'ici 2030, pour participer à un développement économique durable, respectueux du climat, de la mobilité, de la qualité de la vie et de la santé des citoyens ».

Les travaux de 4F sont très importants car ils regroupent l'ensemble des professionnels du secteur ; ils sont en contact étroit avec SNCF Réseau et les services du ministère.

B3 Les freins au développement du fret ferroviaire

A bien des égards, tout est fait pour dissuader l'utilisation du rail pour transporter des marchandises (alors même qu'il y a bientôt deux siècles, c'est par là qu'a commencé en France le transport par voie ferrée !)

Ainsi la complexité des normes et des procédures est notoire. Il faut du courage pour les affronter...Alors que pour le transport routier, la souplesse, de droit, sinon de fait, est très présente. Sous la pression des professionnels du transport et des chargeurs, les règles en matière de poids et dimensions des camions comportent de plus en plus de dérogations.

Les perspectives européennes récentes en faveur de la circulation de « méga-camions » aux dimensions encore accrues ne vont pas dans le bon sens. Il y a là un déséquilibre structurel entre le ferroviaire et le routier, cela d'autant plus que les contrôles de ce dernier ne sont pas si fréquents, pour un trafic en développement : la vérification des poids et dimensions, les contrôles de vitesse, la surveillance des temps de conduite, ne sont pas suffisamment dissuasifs.

Le transport ferroviaire de fret est, lui, constamment surveillé, notamment pour assurer la sécurité. Il est vrai que les conséquences d'un accident d'un train de fret peuvent être considérables (poids, vitesse).

Avant même la réalisation du transport ferroviaire, l'accès à la profession (licence, certificat de sécurité et autres agréments) est compliqué. Il faut ensuite ajouter l'obtention du sillon qui peut souvent demander beaucoup de délai, alors même que le besoin de transport pour le client doit pouvoir être exécuté rapidement.

Le transport de certains types de fret (granulats, céréales, bois, etc.) peut nécessiter l'utilisation de voies ferrées terminales délaissées qu'il faut remettre en état.

Ces dernières années, des efforts consentis par les chargeurs intéressés, les collectivités et l'intervention de l'État ont permis la réouverture de plusieurs lignes capillaires. C'est insuffisant et l'État devrait augmenter ses aides d'autant plus que cela ne représente qu'une très faible part des budgets de rénovation du réseau. Et il serait nécessaire d'aboutir à une simplification des normes pour la réouverture de ces lignes capillaires, afin d'abaisser leur coût : la circulation d'un train de cailloux à faible vitesse sur quelques kilomètres ne nécessite pas la qualité d'une voie où roule un TGV à 320 km/h. Il en va de même pour les règles de sécurité applicables.

C- LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ACCROIT FORTEMENT L'ENJEU ECOLOGIQUE DE LA TRAVERSEE DES ALPES POUR LES MARCHANDISES ET LE FRET FERROVIAIRE

Promouvoir la sobriété dans les transports et les mobilités c'est faire des choix pour les investissements dans les infrastructures, favoriser les modes les plus écologiques et tenir compte de l'augmentation des risques naturels. La traversée des Alpes démontre qu'il est urgent d'agir.

Le dérèglement climatique engendre de plus en plus fréquemment de véritables catastrophes naturelles. Ce fut le cas à la fin de l'été avec l'effondrement de la falaise de La Praz dans la vallée de la Maurienne. 15 000 m³ se sont détachés de la falaise. Ces éléments rocheux ont envahi une partie de l'autoroute A 43, reliant la France à l'Italie via le tunnel du Fréjus, emportant sur leur passage la route départementale RD 1006 et endommageant lourdement la voie ferrée bien que protégée par le tunnel de la Brèche.

L'impact de cet effondrement rocheux est très important sur le plan économique, écologique et social... C'est dans un premier temps la désorganisation de l'économie d'un territoire mais aussi les conséquences en termes d'approvisionnement en denrées pour la population autour de la ville de Modane. C'est l'interruption de la liaison ferroviaire entre la France et l'Italie. Plus largement c'est la sécurité des infrastructures des moyens de transports situées dans les fonds de vallées alpines. Ce cas est emblématique par son ampleur. Un glissement dans une zone proche avait interrompu le trafic ferroviaire pendant un mois en 2019. Mais, plus généralement, les coulées de boue, les affaissements, les inondations se produisent de manière beaucoup plus fréquente sur l'ensemble du territoire alpin

Les conséquences s'inscrivent dans la durée. La sécurisation de la falaise demande du temps. Si des moyens ont été mis en place pour la sécurisation de l'autoroute, il n'en va pas de même pour le réseau ferroviaire. Au-delà de la destruction des moyens de signalisation, c'est la structure du tunnel qui a été atteinte. Ainsi plus aucun train ne circule entre la France et l'Italie depuis fin août 2023, et cela au mieux jusqu'à l'été 2024.

Il s'agit d'une catastrophe économique et écologique désastreuse. Ce sont des milliers de voyageurs qui doivent trouver une solution pour rejoindre Paris ou

Lyon à Milan par le rail. L'avion en est une, mais plus polluante.

Ce sont aussi plus de 170 trains de fret par semaine qui ne circulent plus. Aujourd'hui 80 % de ce transport sur rail serait transféré sur la route selon le syndicat CGT. Certes le fret ferroviaire ne représente guère plus de 7 % du fret qui traverse les Alpes. Mais ce transfert vient se rajouter au 1 million 5 camions qui empruntent les tunnels du Mont Blanc et du Fréjus. On assiste à un accroissement de la pollution atmosphérique déjà forte dans ces vallées et par là même les risques pour la santé des populations. Il faut pour compléter ce tableau ajouter que le tunnel du Mont Blanc a été fermé à la circulation pour cause de travaux du 16 octobre au 18 décembre 2023. Une fermeture appelée à se renouveler annuellement dans les prochaines années.

Un autre enseignement a été mis en lumière par cette catastrophe : la fragilisation de la fiabilité de la liaison ferroviaire actuelle datant de 1871. Certes des améliorations ont été apportées au fil du temps, mais elle s'ajoute à des aspects structurels que ce soit les rampes pour le passage en altitude (1 200m) ou les questions de sécurité à l'intérieur du tunnel difficilement surmontables. Son utilisation intensive ne peut pas être un projet d'avenir.

Une réponse à cette situation existe. Elle est, pour partie, le percement du tunnel allant de Suse en Italie à Saint de Maurienne en France. Ce projet déjà ancien de la liaison Lyon Turin devrait à terme permettre le passage de par le rail de 40 millions de tonnes de marchandises par an contre 3 à 4 millions tonnes/an actuellement. La réponse est d'un enjeu majeur tant sur le plan économique mais avant et surtout sur le plan écologique et de santé publique dans les vallées alpines.

Cette traversée alpine par des tunnels creusés dans la montagne profonde est le choix politique qu'a fait la Suisse pour répondre aux nuisances créées par le trafic routier de marchandises. Dans le début des années 1990, le choix a été fait du percement d'un tunnel de base sous le Saint Gothard.

Le bilan depuis la mise en service en 2016 est là. Diminution de 39 % du nombre de camions traversant les Alpes mais surtout 72 % du trafic marchandises se fait sur rail contre 25 % en Autriche et 12% en France. La méthode employée a consisté à définir un objectif politique avec des contraintes pour le trafic routier, mais en mettant en place des solutions alternatives performantes. A ce jour ce processus de report multimodal se poursuit et des dispositions sont prises pour l'amplifier. A noter que l'Autriche a emboité le pas de la Suisse quant au passage sur rail du transport des marchandises sur route .

Le percement du futur tunnel et l'accès côté italien sont en cours. Côté français les fortes incertitudes sur le tracé des accès viennent d'être en partie levées à la veille de la date limite fixée par l'Union Européenne pour le versement des fonds communautaires. Au terme d'un bras de fer de plusieurs mois entre l'État, la Région Auvergne Rhône -Alpes et la Métropole de Lyon, un accord est intervenu sur le financement de l'avant-projet détaillé de l'accès au tunnel. Le montant de 220M€ sera financé pour 90M€ par l'UE, 85M€ par le gouvernement français 45M€ par les collectivités territoriales dont la Région pour (33M€), la Métropole de Lyon (5M€) et le reste par les départements du Rhône, de la Savoie et les Métropoles d'Annecy, Chambéry et Grenoble.

Cet accord financier acte de fait un tracé, entre la sortie du tunnel transalpin et Lyon, dont l'emprise a été défini par la DUP de 2012. Il entérine le choix d'une liaison fret ferroviaire, avec passage en tunnel sous les massifs de Belledonne et de la Chartreuse permettant de se prémunir contre les conséquences des aléas climatiques et celles des nuisances pour les villes et le lac du Bourget.

Cette avancée significative notamment au regard l'option « transport du fret ferroviaire », ne signifie pas que tous les problèmes soient résolus. En effet si le raccordement de cette liaison va pouvoir se faire avec le contournement ferroviaire nord de Lyon qui était inclus dans la DUP de 2012, le contournement sud lui n'avait fait l'objet que d'options sur les terrains du projet de tracé. Ces options n'ayant été confirmées par aucun acte officiel sont aujourd'hui tombées. Cette zone connaît une urbanisation très forte en raison de sa proximité avec la Métropole de Lyon.

Ce contournement sud revêt plusieurs enjeux majeurs. Le plus important c'est la liaison fret ferroviaire entre l'est et l'ouest de la Région AURA passant par Saint Etienne pour rejoindre Clermont Ferrand. C'est un maillon important pour la traversée nord sud de l'isthme français en particulier au regard la desserte du port de Marseille. Enfin c'est le bouclage de de la liaison ferroviaire de l'Europe du sud Lisbonne-Kiev voulue par l'Union Européenne.

Le temps perdu ne se rattrape jamais. C'est le cas pour la définition du tracé français d'accès au tunnel. Ce temps perdu accroît d'autant les émissions des gaz à effet de serre générés par le transport routier. Il prolonge fortement les effets néfastes de la pollution pour la santé des populations des Vallées de l'Arve et de la Tarentaise.

D-QUELLE MOBILITES POUR LES VILLES ET LEUR BASSIN DE VIE ET D'EMPLOI ?

D1- 50 ans d'action publique pour rééquilibrer l'espace public

Jusqu'à la fin de la guerre de 1939-1945 les distances entre le domicile, le travail, les commerces, les services de santé, administratifs au sein des villes étaient relativement réduites. On pouvait se déplacer à pied, en transport public, bus, trolley, trams, vélo, mobylette... Les voitures étaient peu nombreuses. Le nombre de voitures en France était de 2 310 000 en 1950. Il sera de 13 710 000 en 1970.⁴

Avec les 30 glorieuses le parc automobile explose. Les villes sont rapidement engorgées. Il faut faire de la place à la voiture : élargir les rues, organiser la pénétration des voitures dans les centres villes, la construction de rocades, de périphériques, de pénétrantes (exemples voies sur berges, autoroutes urbaines...), réduction des transports en commun en particulier ceux qui utilisent des voies dédiées ou contraintes (tram, trolley...). Dans le même temps l'espace territorial se modifie. Les zones d'habitations s'éloignent des zones de travail et des centres commerciaux.

A partir des années 1970 des villes comme Strasbourg ou Grenoble commencent à remettre en cause ce modèle en rendant piétonnier les centre villes et en réhabilitant des transports publics restructurés autour de tramways, de métros ou de bus à voies dédiées. Les transports doux, la marche à pied, les pistes cyclables sont progressivement encouragés. Des parkings sont construits, les voitures sont éloignées du centre des villes mais cela n'empêche pas la progression du parc automobile : 38 700 000 de voitures particulières en France au 1er Janvier 2022.⁵

Au-delà des encombrements et du bruit, une partie grandissante de la société a compris que les voitures génèrent de la toxicité et contribuent au réchauffement climatique. Mais l'urbanisation évolue. Beaucoup de citoyens ont fui les centres urbains et les grands ensembles pour profiter d'une maison individuelle dans un rayon grandissant autour des villes. Ils ont accru leur dépendance à la voiture. Souvent plusieurs voitures se sont révélées nécessaires pour répondre aux besoins familiaux dans des zones peu ou mal desservies par les transports publics. Les zones rurales sont des exemples concrets de besoins de déplacements individuels.

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_automobile_fran%C3%A7ais

⁵ Source Insee

Le rééquilibrage de l'espace urbain au détriment des voitures dans les villes se heurte à la dépendance à l'automobile des habitants des banlieues environnantes. Les métropoles qui incluent les villes centre et leurs proches banlieues ne représentent pas l'intégralité de leur bassin de vie et d'emploi. Les laissés pour compte sont en partie ceux qui se sont éloignés des centres pour réaliser leur rêve de maison individuelle à des prix plus abordables.

Dans ce contexte la création des zones de faible émission (ZFE) apparaît comme explosive.

La réduction du nombre de voitures est nécessaire dans les centres-villes. Aux nombreux nostalgiques du « c'était mieux avant » rappelons que le nombre de voitures en France a été multiplié par 15 depuis 1950, par 3 depuis 1970, époque où les embouteillages étaient déjà insupportables.

De nombreuses métropoles en Europe et dans le monde ont mis en place des limitations de circulations pour les véhicules polluants ou des péages urbains. Singapour en 1975, Londres en 1996, Stockholm, Milan, Oslo ont mis en place des péages urbains avec pour résultat une diminution de 15 à 20 % de la circulation automobile et une augmentation du recours aux transports collectifs. Pénaliser financièrement les utilisateurs de véhicule permet d'éviter une interdiction totale des véhicules anciens mais c'est une solution socialement injuste.

D2- Les Zones à faible émission : **Une décision technocratique et explosive**

Les ZFE françaises visent à interdire l'accès des véhicules considérés comme polluants. Le critère de sélection est basé sur la classification des véhicules prenant en compte notamment le type de motorisation (électricité, hybride, essence, diesel...) et la date de mise en service.

L'objectif vise à éliminer de la circulation dans les métropoles les véhicules les plus anciens (à l'exception des véhicules de collection) et à terme d'imposer la fin du moteur thermique. Il n'est pas tenu compte de l'impact atmosphérique réel du véhicule, de l'utilité sociale du conducteur, (par exemple soignants, aides à domicile), de l'encombrement généré (4x4 ou SUV vs citadines), du nombre de passagers transportés...). En l'état, cette évolution provoquée administrativement peut également se révéler une arme contre les plus pauvres qui va produire ses effets progressivement à mesure que le nombre de voitures interdites d'accès va augmenter et les contrôles effectifs.

Il y a un risque sérieux de confrontation entre les urbains qui disposent de moyens de transports collectifs et pour lesquels la voiture est perçue comme un risque et les populations éloignées des centres pour lesquels la voiture est un besoin vital.

Pour limiter ce conflit il faudrait mettre en place des solutions alternatives pas seulement à l'intérieur des métropoles, mais aussi à l'échelle de leurs bassins de vie et d'emploi, ce qui va au-delà du territoire administratif des métropoles. Aujourd'hui, on voit des assouplissements se mettre en place sur ces ZFE au vu des pressions populaires, ainsi que les véhicules de collections en accroissement et leur autorisation de circulation. Ces ZFE seront elles pertinentes d'ici deux décennies avec la modernisation des parcs de véhicules ?

D3 Les transports interurbains parents pauvres de la mobilité

Il faudrait au préalable résoudre les incohérences. On a réduit le réseau ferroviaire, une partie des réseaux départementaux de voyageurs est réduite aux horaires et aux trajets de dessertes des transports scolaires. Les lignes effectuent de nombreux méandres pour desservir les villages et les écoles. Il y a peu de bus en milieu de journée, pas de synchronisation avec les horaires des trains et des trams et bus urbains, pas de billetterie unique, des tickets qui se cumulent rendant les coûts élevés ...

De nombreuses collectivités locales à l'extérieur des métropoles font des efforts en matière d'investissements dans les voies douces et les pistes cyclables mais sans une réorganisation des transports collectifs il n'y aura pas de recul significatif de la dépendance envers la voiture dans les couronnes des métropoles.

Le réinvestissement dans le transport ferroviaire régional est essentiel mais c'est l'épine dorsale d'une politique à long terme. Au-delà des effets d'annonce la mise en place nécessaire des RER dans les métropoles nécessitera du temps et des investissements.

La réorganisation des transports interurbains et départementaux par car est un préalable à court terme. Le développement de voies douces et de garages à vélos sécurisés pourrait permettre de compléter les derniers kilomètres entre le domicile et transport collectif.

D4- Gratuité ou pass transport ? un signal possible si l'offre de transport répond à la demande.

Un signal comme la gratuité ou le PASS transport unique à faible coût pourrait permettre le redéploiement des transports collectifs à condition de faciliter un développement des moyens de transport et non pas d'en masquer la détérioration.

Aubagne en 1971 a mis en place la gratuité des transports en commun. La ville de Tallinn en Estonie (450 000 habitants) l'a instauré en 2013, la communauté urbaine de Dunkerque (190 000 habitants) en 2018, Bourges (102 000 habitants), Montpellier métropole (505 000 habitants) en 2023.

Les critiques contre la gratuité ont porté sur le fait que la suppression de la billetterie risquait de se faire au détriment du développement et de la qualité du transport public. La mesure assurément sociale serait accordée sans discernement à tous et ne contribuerait pas à inciter une baisse de l'utilisation de la voiture.

Cependant force est de constater que la gratuité totale ou partielle dans les métropoles gagne du terrain.

Avec Dunkerque ou Montpellier ce ne sont plus des petits réseaux qui sont concernés. Montpellier construit dans le même temps sa 5^{ème} ligne de tramway et 5 lignes de bus-tram pour 2025. La fréquentation du réseau de Dunkerque a augmenté de 125% entre 2017 et 2022.

Les interrogations peuvent porter sur la viabilité financière et sur le nombre des bénéficiaires de la gratuité par rapport à l'ensemble des habitants du bassin de vie susceptibles d'être intéressés. Mais on ne peut balayer les nouvelles expériences mises en œuvre.

Au-delà des métropoles et dans leur bassin de vie, un autre signal en matière de billetterie pourrait contribuer à faciliter la mise en place des ZFE. Si l'on parvient à renforcer les services départementaux sur une base multimodale, il faudra également simplifier la billetterie en mettant en place des PASS multimodaux uniques à prix réduits.

La démarche que nous préconisons c'est de partir des besoins sociaux et non de procéder de manière technocratique.

E -QUELS FINANCEMENTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS ?

La demande de déplacement évolue vers plus de transports collectifs.

Ces changements impliquent que les nombreux acteurs des transports tant publics que privé adoptent une stratégie intermodale et s'organisent en conséquence.

Les opérateurs de transport auront à construire une offre de services multimodaux couvrant la totalité du territoire de chaque Région.

Les élus auront à exercer leur pouvoir d'initiative, d'investissement, de coordination et de contrôle pour rendre accessible les futurs projets de service.

Les représentants des associations citoyennes auront un rôle important à jouer auprès des autres acteurs dans l'émergence des besoins à satisfaire et dans le contrôle continu de la qualité du service rendu.

Les demandes de financement et les besoins pour les transports collectifs sont énormes. Aujourd'hui c'est surtout du financement public qui est fourni, soutenu à faible niveau par la tarification clientèle. Ce financement est un mix entre l'Etat, les régions, les départements et les communes. Le versement mobilité porté par les entreprises n'est pas encore suffisant, mais dans une politique actuelle détaxant de plus en plus la fiscalité des entreprises pour la compétitivité économique. Sera-t-il possible de faire évoluer ce versement pour soutenir les évolutions nécessaires à l'avenir des transports ? Quand il y a des investissements privés le coût de l'utilisation de la mobilité augmente ou bien c'est encore une subvention de l'Etat qui vient faire baisser les coûts pour l'utilisateur, tout en préservant les intérêts des investisseurs.

Nous sommes à l'heure des choix.

Tous les acteurs doivent travailler ensemble pour créer un choc d'offre et construire sans attendre des améliorations significatives des services de transport en commun.

L'ensemble des acteurs trouvent devant eux un « mur de financement » des investissements.

L'extension et l'augmentation de certaines taxes comme le versement mobilité peuvent apporter des ressources immédiates aux AOM qui s'engagent sur le développement des offres de transports collectifs. La recherche de nouvelles recettes durables est engagée par certaines AOM.

Réduction des GES, décarbonation du secteur automobile, construction de services multimodaux de transports collectifs, nouvelles sources de financement sont les axes pour donner une réelle priorité aux transports en commun dans les territoires.

E1 Les pistes pour résoudre le « mur de financement » du développement des transports publics

La plupart des AOM passent des contrats avec des entreprises publiques et privées. Leur financement repose sur 3 tiers « inégaux » à savoir :

Le premier tiers, le plus important est le « versement mobilité » : 48,2% ; Le deuxième tiers, la « billetterie » : 17,1% ; Le troisième tiers, les contributions et subventions publiques : 33,3%.

Si les contrats d'exploitation intègrent une part d'investissement, ceux-ci ne permettent cependant pas de s'engager dans des projets importants. Ces projets qui provoqueraient un « saut qualitatif de l'offre de déplacement » nécessaire, répondent à la baisse des émissions de GES demandée par les différents acteurs, Etats, GIEC, associations environnementales et les COPs et aux besoins de mobilité déjà exprimés et non satisfaits.

E2 Un choc d'offre nécessaire et urgent à financer

Un choc d'offre des transports publics est nécessaire pour faire face aux besoins de mobilité grandissants tant dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Ce choc d'offre est également urgent pour qu'il soit un levier très important de la décarbonation du secteur des transports.

Au cours des dernières décennies, les réseaux de transports collectifs urbains ont fait l'objet d'un développement très important afin de répondre à un besoin de mobilité croissant. Le volume des déplacements est en constante progression.

L'étalement des aires urbaines a également provoqué l'augmentation de la taille des zones desservies par ces réseaux sous l'effet de l'inclusion de nouvelles communes dans les territoires qui en font partie. Entre 1995 et 2015, les surfaces desservies ont ainsi été multipliées par 4,4 dans les zones de plus de 50 000 habitants. En conséquence, l'offre de transports urbains s'est considérablement étendue.

Les demandes de financement sont nombreuses et importantes.

La SNCF demande 100 Milliards d'euros d'ici 2030. Le gouvernement soutient cette demande mais sa part de financement sera limitée à 25%.

Où trouver le reste du financement ? Le GART et les AOM chiffrent à 65 Milliards d'euros leurs demandes de financement. Le Sénat parle de 60 Milliards d'euros. Le gouvernement, les élus et les AOM cherchent de nouvelles ressources financières nécessaires compte tenu de la fragilité des AOM dans la période actuelle.

Faire payer ceux qui utilisent les véhicules thermiques voiture individuelle et camions, responsable de la hausse des émissions de GES, revient sur le devant de la scène. La revitalisation des transports publics grâce aux contributions de ses concurrents beaucoup moins vertueux semble convenir à tous les acteurs de la mobilité.

E3- L'enjeu du « versement mobilité »

Un constat : le versement mobilité est la première ressource fiscale de financement des transports publics. Le versement mobilité est payé par les entreprises de 11 salariés et plus. Il peut être amélioré.

Si le versement mobilité a progressé plus vite (+44,5%) que la masse salariale (+25%) entre 2011 et 2021, « il n'y a que 35 autorités organisatrices des transports (sur 285 adhérentes au GART) qui appliquent déjà le taux maximum » indique M. A. Debon, présidente de l'UTP et de Kéolis.

Dans le projet de loi de finances 2024, le gouvernement a accordé à la région Ile-de-France la possibilité de dé plafonner le taux du versement mobilité pour financer les nouvelles lignes de métro du Grand Paris après la signature d'un protocole d'accord avec le ministre des transports. Cette possibilité a été refusée aux autres Régions. Le ministre des Finances n'en veut plus, ou le moins possible. Mais les Régions veulent le dé plafonnement du versement mobilité pour tout le monde. Ce dé plafonnement serait utile et nécessaire pour financer les « RER métropolitains ». Un tel dé plafonnement n'est pas du goût du Medef sauf s'il est conditionné par la création d'une nouvelle offre et à l'augmentation du prix payé par les usagers. Augmenter le versement mobilité est une piste qui s'ouvre.

E4 La recherche des nouveaux leviers pour financer les investissements dans les transports publics

Toutes les Régions et les AOM cherchent les leviers pour lesquels il y aurait une possibilité réaliste de trouver une ressource nouvelle de financement. La Région

Ile de France et l’AOM IDFM ont listé les leviers possibles à la suite d’une étude exploratoire commandée à l’Institut Paris Région.

Extrait du rapport : « Ce rapport a vocation à apporter de premiers éclairages mais ne constitue pas une expertise juridique des leviers proposés. Pour l’essentiel, des nouveaux financements passeront

| Pistes identifiées et typologie proposée par la commission mixte du Conseil régional (commissions finances et transports / mobilités) | Pistes traitées par l'Institut |
|--|---------------------------------------|
| Fiscalité sur les activités économiques | |
| Augmentation du Versement Mobilités | X |
| e-contribution "Amazon" sur les livraisons en centre-ville | X |
| Taxe de séjour additionnelle | X |
| Taxe sur les espaces publicitaires dans les transports | X |
| Augmentation de la redevance sur l'aviation d'affaires | X |
| Fraction additionnelle de la taxe sur le transport aérien de passagers (tarif solidarité) | X |
| TVA additionnelle sur les meublés touristiques | |
| Augmentation de la taxe sur les parkings commerciaux | X |
| Fiscalité sur les véhicules | |
| Ecotaxe poids lourds | X |
| Hausse de la TICPE | X |
| Surtaxe sur les cartes grises | X |
| Redevance d'infrastructure | X |
| Majoration Forfait Post-Stationnement | X |
| Fiscalité sur le capital, bâtiments | |
| Fraction additionnelle de DMTO | X |
| Fraction additionnelle d'impôt sur le revenu pour les plus-values immobilières | |
| Fraction additionnelle de taxe Foncière | X |
| Fraction additionnelle d'Impôt sur la fortune immobilière | |
| Majoration Taxe spéciale équipement | X |
| Fiscalité sur les personnes | |
| Eco-contribution sur les revenus pour les transports urbains décarbonés | |

par des évolutions normatives relevant du législateur. Une expertise juridique spécifique sera nécessaire pour actualiser au maximum la bonne prise en compte des cadres législatifs et réglementaires en vigueur. En fonction des priorités politiques dégagées, des approfondissements de ce premier travail exploratoire seront nécessaires pour préciser les projections financières et scénarios à privilégier concernant les bases et modalités de calcul des impositions existantes ou à créer. Devra également être abordée la question des circuits financiers, le présent rapport n’ayant pas distingué spécifiquement le fléchage des ressources directement vers IDFM ou via le budget régional. »

Source L'Institut Paris Région mars 2023

Les leviers semblent nombreux. Leurs impacts sont différents. Tous les acteurs sont à la recherche de ressources financières pérennes susceptibles d'apporter une solidité aux modèles économiques des AOM et des entreprises de transports publics pour s'engager dans la voie de la décarbonation du secteur Transport.

F - CONCLUSION : POUR UNE ALTERNATIVE DESIRABLE

L'urgence et l'acceptabilité sociale seront au cœur des décisions à prendre. Le virage à prendre est douloureux en termes de forme de conception de vie et de mode de liberté de se mouvoir, d'habiter dans des pavillons éloignés ou isolés.

Les collectivités locales dans les zones éloignées des centres urbains améliorent progressivement les déplacements doux (piétons, vélos, trottinettes...) mais il faut résolument organiser le lien avec les transports publics, avec des fréquences et des correspondances adaptées pour permettre une véritable offre multimodale alternative à la voiture.

Cela suppose un changement radical de paradigme. Les transports départementaux ne doivent plus être pensés seulement pour les scolaires mais comme une partie d'une offre globale. En lien avec les déplacements doux les transports ferroviaires et les transports urbains.

Mais il faut aussi revoir les règles d'urbanisme.

Pour les transports collectifs il est plus facile de s'organiser sur des lieux de concentrations humaines et entre ces concentrations. La densification qui est une des solutions de cette transition est un tournant social qu'il faudra certainement traiter et analyser bientôt, car cela peut entraîner de nouveaux risques sociaux.

La modification des parcs de véhicules vers une décarbonation accrue de leur motorisation est un fait et devrait être appliquée sur toute notre planète, même dans les pays les plus pauvres qui auront d'énormes problèmes à aller vers cette transition et feront de la résistance envers des demandes venant des ex-colonisateurs !

Chaque pays et chaque personne ont conscience de ce tournant à prendre mais avec des moyens différents en fonction des financements et de l'acceptation d'une modification de son quotidien de vie, dans un monde basé sur l'économie et la force de celle-ci, pour le dominer en imposant son mode de vie et sa pensée.

Au-delà de tout cela, cette transition demande des efforts industriels colossaux pour réussir ce tournant, mais cette industrie, pour produire, va détruire des sites géologiques comme pour extraire des métaux rares utiles au stockage de l'électricité, et émettre aussi de nombreux polluants, même si cette industrie contrôle mieux la teneur de ses émissions.

Notre quotidien va certainement se modifier sous la pression globale du changement, nous devons certainement penser à réorganiser notre habitat, nos loisirs consommateurs de voyages, notre production au plus près des centres humains, avec des moyens de transports adaptés et mieux organisés.

Nous entrons là dans une nouvelle ère ! Si ce tournant réussit, c'est que le monde humain aura trouvé les méthodes et l'acceptabilité du changement en dehors du chaos climatique et des guerres !

Annexe 1

Les trois voies pour réduire les émissions de GES :

1) La réponse technologique

Le secteur des transports est le premier contributeur des émissions de GES. Dans ce domaine, le secteur routier est le premier concerné par l'augmentation des GES. C'est le cœur de la cible, en particulier les émissions de GES des voitures individuelles. La voiture individuelle représente 55 % des émissions du transport routier en France.

Pour réduire les émissions de GES, le secteur routier mise sur l'électrification des moteurs pour les voitures et les camions, et poursuit l'évolution des batteries vers les batteries dites « solides ». Ces deux marchés, celui des voitures électriques et celui des batteries sont colossaux et représentent des millions d'unités. Les investissements nécessaires sont massifs.

Dans le secteur aérien, la solution est de produire des carburants « verts » en attendant la mise au point d'avions hybrides.

Le « technosolutionnisme » est le choix dominant imposé par les entreprises et les Etats des pays économiquement développés.

2) La réponse par le développement massif des transports publics

Il s'agit de constituer une alternative crédible à l'utilisation de la voiture individuelle à moteur thermique encore largement dominante et pour une période qui risque d'être encore longue.

Cette réponse se heurte à « un mur de financement » pour trouver les ressources financières nécessaires dont les montants sont très importants sur une longue période.

Les AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) plombées par la baisse de fréquentation des transports publics et la faiblesse de l'activité des entreprises pendant les deux années de la crise COVID d'une part, et par la forte hausse de l'énergie, d'autre part, sont dans une situation financière fragile.

Sans changement de leurs modèles économiques, les AOM ne peuvent pas investir correctement pour développer les réseaux et les services, renouveler les matériels thermiques afin de répondre aux enjeux de la crise climatique.

3) La réponse par une nouvelle organisation du travail et du territoire

Il s'agit par exemple d'organiser le développement du télétravail et aménager une nouvelle organisation de l'espace qui rapproche les lieux de travail et les lieux de vie des personnes. Cela doit permettre la diminution des déplacements domicile-travail, domicile-études, domicile-établissements de santé, ...etc. Cette orientation nécessite un dialogue solide pour trouver les réponses concrètes adaptées à chaque territoire.

Annexe 2

SERM/RER métropolitains : de quoi parle-t-on ?⁶

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) (initialement appelé « RER métropolitain ») est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant, si nécessaire, par d'autres modes.

Les projets de SERM sont portés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (régionales et locales). S'ils s'inscrivent dans une démarche nationale, il s'agit ainsi en premier lieu de projets locaux.

L'amélioration de la desserte a pour objectif de réduire la dépendance à la voiture, en favorisant le report modal vers les transports collectifs des automobilistes et plus particulièrement des automobilistes seuls à bord de leur véhicule. Elle s'adresse notamment à des personnes qui résident en zone périurbaine et ont leurs activités au cœur de la métropole (travail, études, commerces, loisirs, etc.). Ce report modal permet à la fois de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de limiter la congestion des axes routiers principaux, et d'améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines (qualité de l'air, bruit, pollution visuelle, pouvoir d'achat).

Cadre légal et politique

La notion de RER métropolitains est introduite dans premier rapport du [Conseil d'Orientation des Infrastructures \(COI\) en 2018](#). Elle sera ensuite reprise dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019. En 2020, le gouvernement mandate SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, pour approfondir le concept. Ces réflexions aboutissent au Schéma directeur sur les étoiles ferroviaires et « services express métropolitains ». Ce document pose les bases du projet : une ossature ferroviaire irriguant un centre urbain, une fréquence

⁶ Extraits de la note du ministère de la transition écologique et de la cohésion du territoire du 22 Mars 2024.

élevée, une amplitude horaire étendue, un cadencement des circulations, ainsi qu'une articulation renforcée avec les autres modes de transport.

Des projets en faveur de la transition écologique

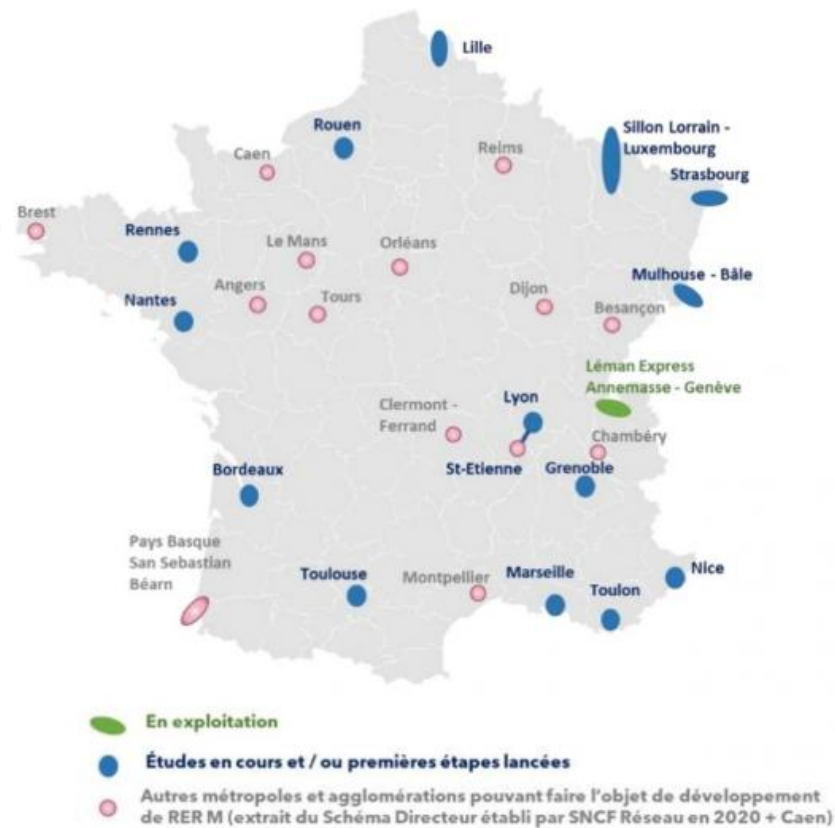
Les projets de SERM s'inscrivent dans le plan d'actions pour la transition écologique.

Le secteur des transports représente 31% des émissions de gaz à effet de serre en France. La moitié de ces émissions (51%) sont dues au déplacement des personnes en voiture particulière. Les ménages les plus concernés par cet usage quotidien de la voiture sont avant tout les habitants des couronnes périurbaines, qui utilisent régulièrement ce moyen de transport pour se rendre dans les centres urbains, notamment pour travailler, étudier et commercer. Il y a donc un fort enjeu à développer des solutions de transports alternatives pour ces personnes, efficaces et économiques, afin de faciliter leur mobilité, et d'agir pour le climat et la qualité de vie en réduisant la pollution de l'air.

La France s'est fixée comme objectif dans la [Stratégie Nationale Bas-Carbone \(SNBC\)](#) de réduire les émissions du secteur des transports de 35% d'ici 2030 [par rapport à 2019](#).

Les SERM constituent un élément structurant des mobilités décarbonées au sein des agglomérations, et s'accompagnent de mesures complémentaires comme le développement des mobilités actives et partagées, de l'intermodalité, et l'électrification des véhicules.

La carte suivante, extraite du rapport 2023 du COI, recense les projets potentiels et en cours de réflexion :



Les financements

L'État prévoit d'y consacrer près de 800M€ dès 2023 dans le cadre des CPER 2023-2027, afin de financer des études et premières opérations de travaux. Au global les premiers SERM devraient mobiliser plus de 10 Md d'€. L'État participe au financement des opérations sur l'infrastructure, aux côtés des collectivités.

L'appréciation des dépenses doit aussi intégrer le financement de l'achat de matériel roulant supplémentaire et l'exploitation du service renforcé, à la main des collectivités.

Au-delà des subventions publiques, la loi permet le recours à l'emprunt, via l'affectation d'une fiscalité locale dédiée et adaptée à chaque territoire, à l'image du financement des prochaines lignes à grande vitesse ou du financement du Grand Paris Express. La Société des Grands Projets pourrait ainsi être affectataire des recettes fiscales agréées par les collectivités et emprunter sur les marchés. Ses taux d'emprunt sont modérés du fait de son statut d'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) et ses maturités sont plutôt

longues (50 ans et plus), ce qui est gage d'accélération lorsque les projets entrent en phase de réalisation.

La Société des Grands Projets

Forte de son expérience de conduite du plus gros projet d'infrastructure de transport en Europe, la Société du Grand Paris apporte une expertise aux SERM, aux côtés du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire SNCF Réseau (et sa filiale Gares & Connexions). C'est pourquoi la loi relative au SERM, promulguée le 27 décembre, lui donne la possibilité d'être désignée maître d'ouvrage de nouvelles infrastructures liées aux SERM, et cofinanceur des projets si les collectivités le demandent. Elle pourra également participer aux réflexions préparatoires à la définition des projets. A cette occasion, la Société du Grand Paris s'émancipe de son périmètre francilien et change de nom : elle devient la Société des Grands Projets.

Focus sur Bordeaux et Strasbourg

2 projets sont déjà particulièrement avancés et ont fait l'objet de renfort d'offre de transport progressifs.

- À Strasbourg, un projet de REME (Réseau Express Métropolitain Européen) est activement porté par la Région Grand-Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Une première augmentation de l'offre de TER (objectif initial de 800 trains supplémentaires par semaine) a été mise en place en décembre 2022 suite à la mise en service d'une 4ème voie au nord de Strasbourg dégageant des capacités supplémentaires. Les prochaines phases du projet de REME sont en cours de réflexion.
- À Bordeaux, des premières diamétralisations (possibilité de traverser la métropole d'est en ouest sans correspondance à Bordeaux St-Jean) et renforts d'offres ont déjà eu lieu (fréquence d'un train / heure / sens entre Libourne et Arcachon entre 6h00 et 22h30 avec renfort à la demi-heure en heure de pointe). Les prochaines phases (ouverture de pôles d'échange, aménagement des terminus, renforcement de la puissance électrique pour augmenter la capacité et le nombre de trains) nécessitent des investissements qui démarrent en 2024 et sont cofinancés par l'État, la Région, le Département et la Métropole.