



■ Les transports en commun sont de plus en plus utilisés. C'est l'un des enseignements de la dernière enquête sur les déplacements dans l'agglomération lyonnaise. Photo Stéphane Guiochon

Déplacements : l'usage de la voiture ralentit toujours dans l'agglomération

Mobilité. Lors des Rencontres nationales du transport public, le Sytral a annoncé que l'automobile est utilisée désormais pour moins de 45 % des déplacements. 18 % d'entre eux se font en transports en commun

Ce n'était peut-être pas le cas hier, mercredi 30 septembre, avec la grève forte perturbant le réseau TCL, mais la part de la voiture dans les déplacements effectués dans l'agglomération lyonnaise poursuit la chute observée il y a dix ans.

Annie Guillemot, présidente du Sytral, a révélé ce mercre-

di lors de l'ouverture des Rencontres nationales du transport public qui se tiennent à Eurexpo, les premières tendances de l'enquête Ménages Déplacements effectuée d'octobre 2014 à avril 2015.

En 2005, et c'est une barre très symbolique, il avait été établi que la voiture dans un périmètre de 72 communes

de l'agglomération lyonnaise, soit un peu plus large que celui de la Métropole, représentait moins d'un déplacement sur deux. 49 % exactement. C'était une première.

Augmenter la capacité

Dix ans plus tard, cette tendance s'est accentuée. L'enquête sera détaillée en novembre prochain, mais l'usage de la voiture passe sous le seuil des 45 %. Soit,

une nouvelle chute de 5 % de part modale. Dans le même temps, l'utilisation des transports en commun s'accroît sensiblement. Ceux-ci représentaient sur ce même territoire 14 % des déplacements en 2005 : ils sont près de 18 % en 2015.

Annie Guillemot a précisé par ailleurs que l'utilisation du réseau TCL, qui s'est développé dans le même temps, avait augmenté de 27 % depuis 2009.

La progression a été respectivement de 79 % pour le tram-

way, 18,6 % pour le métro et 21 % pour les bus et trolleybus. Ce succès qui participe à la réduction des gaz à effet de serre dans l'agglomération a aussi son revers. Les rames de métro, de tramway et les bus sont bondés. C'est la raison pour laquelle, a rappelé Annie Guillemot, « le Sytral a décidé de consacrer 40 % des investissements prévus jusqu'en 2020 à l'augmentation de capacité des lignes existantes ». Soit une somme de 400 millions d'euros. ■

François Samard

Le tramway peut être aussi... aérien

Eurexpo est depuis ce mercredi la vitrine des dernières nouveautés dans le domaine des transports en commun. Peut-être encore plus fortement que dans le monde automobile, la tendance est aux véhicules de plus en plus propres. Ce sont ainsi avant tout des bus hybrides diesel/électrique, tout électrique ou au gaz naturel qui sont exposés.

L'entreprise rhônalpine Poma présente ce qui était hier un téléphérique urbain et aujourd'hui un tramway aérien.

Reine des sports d'hiver, Poma a exporté son concept urbain dans le monde entier y compris à New-York mais est toujours à la peine pour convaincre des villes françaises



■ La dernière cabine de tramway aérien Poma. Photo Frédéric Chambert

de se laisser tenter par un transport susceptible de transporter 6 000 personnes à l'heure.

Jean Souchal, le président de

son directoire rappelle que l'obstacle de la loi pour survoler un milieu urbain a désormais été levé. ■

F.S.

Bernard Soulage, président du GIE transport public qui organise ces 25^{es} Rencontres nationales du transport public, a souligné lors de leur inauguration à Eurexpo que c'était la première fois qu'un Premier ministre se rendrait à cet événement. Cette visite est considérée comme une reconnaissance à toute la filière du transport public, mais ses représentants attendent ce jeudi Manuel Valls de pied ferme.

Jean-Pierre Farandou, président de l'UTP (Union des transports publics) qui réunit les exploitants de réseaux et Louis Nègre, président du Gart (Groupement des autorités organisatrices de transport), sénateur-maire (LR) de Cagnes-sur-Mer ont clairement affirmé qu'ils espéraient des réponses positives du Premier

ministre à leurs préoccupations. Le président de l'UTP a déclaré « qu'il était injuste d'alourdir la TVA sur un produit de première nécessité comme les transports collectifs ». Louis Nègre a déploré la baisse des dotations des collectivités locales qui pèsent sur les transports, mais aussi la perte engendrée par l'élévation du seuil salarial des entreprises soumises au versement transport. Gérard Collomb a évoqué pour sa part « la priorité politique qui doit être soutenue en faveur des transports en commun par nos villes et nos gouvernements dans leurs diversités », conseillant au président du Gart de faire aussi part de cette volonté commune à d'autres représentants politiques.

F.S.



COMMUNIQUÉ

DE PRESSE

LUNDI 28 SEPTEMBRE 2015

Deux nouvelles LGV: le gouvernement alourdit la dette du ferroviaire

Le ministre des Transports Alain Vidalies vient d'annoncer le lancement des Lignes à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux- Toulouse et Bordeaux- Dax. Ces lignes nouvelles vont être réalisées à grand frais, alors qu'il manque un milliard par an pour les trains du quotidien. Réactions de France Nature Environnement.

Un modèle économique à bout de souffle

Il manque en France un milliard d'Euros par an pour remettre à niveau le réseau ferroviaire existant, or le gouvernement se permet d'annoncer la construction de deux nouvelles LGV, pour plus de 8 milliards d'Euros. Outre les impacts environnementaux, ces lignes ne seront pas rentables économiquement et ont reçu l'avis négatif de la commission d'enquête publique en début d'année.

Pour Anne Lassman-Trappier, membre du Directoire Transports et Mobilités Durables de FNE et administratrice de SNCF Réseau : « la véritable question est de savoir comment ces projets, irrationnels d'un point de vue économique, seront financés dans le contexte actuel de grave crise budgétaire en France ? Le recours à un partenariat public-privé, tel que pour la ligne Sud Europe Atlantique – Tours Bordeaux (SEA), qui doit être ouverte en 2016, a montré ses limites et commence à dévoiler toutes ses perversités. »

AGISSEZ AVEC NOUS. REJOIGNEZ-NOUS SUR FNE.ASSO.FR



Pour cette LGV entre Tours et Bordeaux, tous les partenaires publics (SNCF, Etat, collectivités territoriales) et donc les contribuables, auront à leur charge le remboursement de cette ligne pendant de nombreuses décennies. Son déficit d'exploitation annuel est déjà estimé à 200 millions d'euros. Seul le concessionnaire privé (LISEA, filiale de VINCI) tirera des bénéfices de cette mise en service, sur une durée de concession exceptionnellement longue (50 ans), qui a été soigneusement négociée pour être à son seul avantage.

Priorité au renouvellement du matériel roulant, à l'amélioration et la modernisation des lignes existantes

Il y a moins d'un an, le gouvernement a coupé la source majeure de financement des infrastructures de transports, en supprimant l'écotaxe. La loi Macron vient de surcroît de libéraliser le transport longue distance par autocar, ce qui peut engendrer une concurrence frontale pour le TGV et le modèle ferroviaire français.

Le renouvellement du matériel roulant, l'amélioration et la modernisation des lignes existantes sont prioritairement trois options plus respectueuses, de l'environnement et des finances publiques.

L'urgence reste, comme l'avait pourtant annoncé précédemment le ministre des Transports, Alain Vidalies, d'investir dans le réseau ferroviaire existant, qui en a grandement besoin. A deux mois de la COP21, le gouvernement doit être exemplaire en favorisant les déplacements ferroviaires du quotidien pour réduire les déplacements domicile-travail en « voiture solo ».

Pour Michel Dubromel, vice-président de FNE en charge des transports « ces deux projets de nouvelles LGV doivent impérativement être abandonnés et les financements doivent être affectés en priorité au renouvellement du matériel roulant, à la modernisation et à la rentabilisation des trains du quotidien, pour le bénéfice des millions d'usagers du rail en France. »

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3000 associations, regroupées au sein de 80 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Retrouvez-nous sur fne.asso.fr, [Facebook](#) et [Twitter \(@FNEasso\)](#).



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Communiqué

24 septembre 2015

Le développement des transports urbains et ferroviaires est indispensable pour améliorer la qualité de l'air et la santé publique

A l'occasion de la première journée nationale de la qualité de l'air, la FNAUT rappelle que le développement des transports urbains et ferroviaires est, avec l'encouragement à l'usage de la bicyclette, une composante essentielle de toute politique visant à réduire la pollution de l'air.

Les citoyens et les riverains des grands axes routiers et des grands aéroports n'ont pas besoin d'être sensibilisés à la qualité de l'air. Ils savent qu'ils respirent un air pollué par les particules fines, les oxydes d'azote,... et attendent avec impatience que le gouvernement mette en œuvre des mesures sérieuses dans le secteur de la mobilité afin de réduire les trafics routiers et aériens.

Réglementer le trafic routier et réduire sa vitesse dans les zones denses les plus polluées est utile, mais c'est sur l'ensemble du territoire qu'il faut agir, en favorisant un report de trafic sur les modes respectueux de l'environnement et de la santé publique.

A quand une politique cohérente avec les bonnes intentions ?

Les transports collectifs urbains, saturés dans les zones denses et sous-développés dans les zones périurbaines, nécessitent, en région parisienne comme en province, de très importants investissements. Quant au réseau ferré, il manque au moins un milliard d'euros par an pour enrayer son vieillissement, le moderniser et le développer, afin de faciliter la circulation des trains de voyageurs et de fret.

Est-il cohérent, dans ces conditions, de réduire de 400 millions d'euros le budget 2016 de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport, déjà fragilisée par l'abandon de l'écotaxe nationale ? de maintenir à 10 %, au lieu de 5,5 %, le taux de la TVA appliquée aux transports publics terrestres ? de réduire de moitié l'indemnité kilométrique promise aux salariés cyclistes et de retarder sa mise en œuvre ? d'abandonner l'autoroute ferroviaire atlantique et d'investir plus de 3 milliards d'euros pour renforcer la capacité du réseau autoroutier ?

Une fiscalité écologique est indispensable

L'effondrement du prix du pétrole rend possible aujourd'hui une hausse de la taxation des carburants routiers (un centime sur le seul gazole rapporte près de 400 millions d'euros par an), une taxation du kérosène consommé par les avions effectuant des vols intérieurs, et l'introduction d'écotaxes régionales sur le transport routier de marchandises.

La FNAUT attend donc du gouvernement qu'il renfloue l'AFITF grâce à cette ressource nouvelle, relance ainsi les investissements de transport urbain et ferroviaire, et renforce l'offre de transport : les opérations de communication ne peuvent suffire.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31