

Réunion thématique

Transports et mobilité des personnes

Mercredi 3 mai à Nîmes

Table ronde n° 2



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



France Nature Environnement & Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Représentées ce Mercredi à Nîmes par ADTC34

- Exposit le **point de vue non institutionnel** sur la double question :
 - Question 1 : Quelles sont les **marges de manœuvres des collectivités** territoriales face à la congestion annoncée" ?
 - Question 2 : Quelle **harmonisation** entre les collectivités territoriales ?



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont elles des marges de manœuvres ?

Le Président de la Région LR, écrit au préfet, après l'avis défavorable de la commission au dédoublement de l' A9

“ Cette situation (saturation quasi quotidienne des échangeurs autoroutiers au niveau de Montpellier), par les remontées de bouchon sur l'axe principal lui-même, est très dangereuse et fait craindre des accidents majeurs ”.
J'exprime à nouveau l'exigence de la réalisation dans les plus brefs délais des échangeurs nécessaires sur la rocade Est, au droit d'Odysséum, sur la route de la mer et sur la RN 112 route de Sète ”.

Sur le même sujet, l'ADTC34

“ se félicite de l'avis défavorable et espère vivement que le préfet de région ne le remettra pas en cause ”. *“ la majorité de la classe politique locale est désemparée ; la seule alternative viable et durable ne peut résider que dans l'utilisation considérablement accrue du mode ferroviaire pour les transports des marchandises et d'autre part le développement des transports publics de proximité pour les voyageurs, que ces transports soient assurés par voies ferrées, TER, tram, bus ou trolleybus. ”*

Midi Libre Région (29/04/2006)



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont elles des marges de manoeuvres ?

- L'homme politique est désemparé lorsque la commission d'enquête dit non à un projet d'accroissement de la capacité routière

- L'homme politique " moyen " :

“ pour le rail, on réfléchit, pour la route, on élargit ”

Observation de Jean Sivardière, président de la FNAUT

- ADTC34 :

“ pour la route, on réfléchit, pour les transports publics, on agit ”



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont elles des marges de manœuvres ?

- Hier :

plus d'autos, plus de routes, plus de parkings, plus de congestions

- Aujourd'hui :

désarroi, perplexité, interrogation

- Demain :

priorité affirmée au transport public et aux modes doux de déplacement



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont-elles des marges de manœuvres ?

- **Position de l'ADTC34-FNAUT**

Oui, les collectivités territoriales disposent des « marges de manœuvres pour réduire la congestion annoncée », à court terme comme à long terme, malgré de fortes contraintes financières, en agissant exclusivement sur les transports publics et les modes doux de déplacement.

- **Démonstration**



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



<p>Classement « simpliste » d'actions possibles</p>	<p>Proximité D < 3 km</p> <p>Marche Bicyclette Autobus</p>	<p>Bassin de vie D < 30 km</p> <p>Autocar, Tramway, Train TER</p>	<p>Régional D < 300 km</p> <p>Tram-Train Train TER</p>
<p>Court Terme</p> <p>Fonctionnement > Investissement</p>	<p>desserte cadencée couloir pour bus, large amplitude horaire, fréquence élevée, Arceaux pour vélo, transport à demande</p>	<p>Dynamisation de l'étoile ferroviaire de Nîmes Desserte cadencée périurbaine TER Autocar à 2 € (Finistère)</p>	<p>Desserte cadencée TER (Gard Rhodanien – Catalogne, etc.) Nouvelles automotrices Tarification</p>
<p>Long Terme</p> <p>Investissement > Fonctionnement</p>	<p>BHNS : bus à haut niveau de service, pistes cyclables séparées, large trottoir, zone 30, code de la rue</p>	<p>Construction de réseaux de tramways, urbains et périurbains, voire régionaux (Karlsruhe)</p>	<p>Nouvelles lignes ferroviaires, création de dessertes « TER GV », avec automotrices aptes à 250 km/h (Région Nord Pas de Calais)</p>

Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont elles des marges de manœuvres ?

- Nécessité d'un **Chef d'Orchestre** pour la **mise en cohérence** de toutes ces mesures
- ➔ Comité des partenaires du transport public, prévu par la loi SRU, qui comprend des représentants des organisations syndicales, des associations d'utilisateurs ...

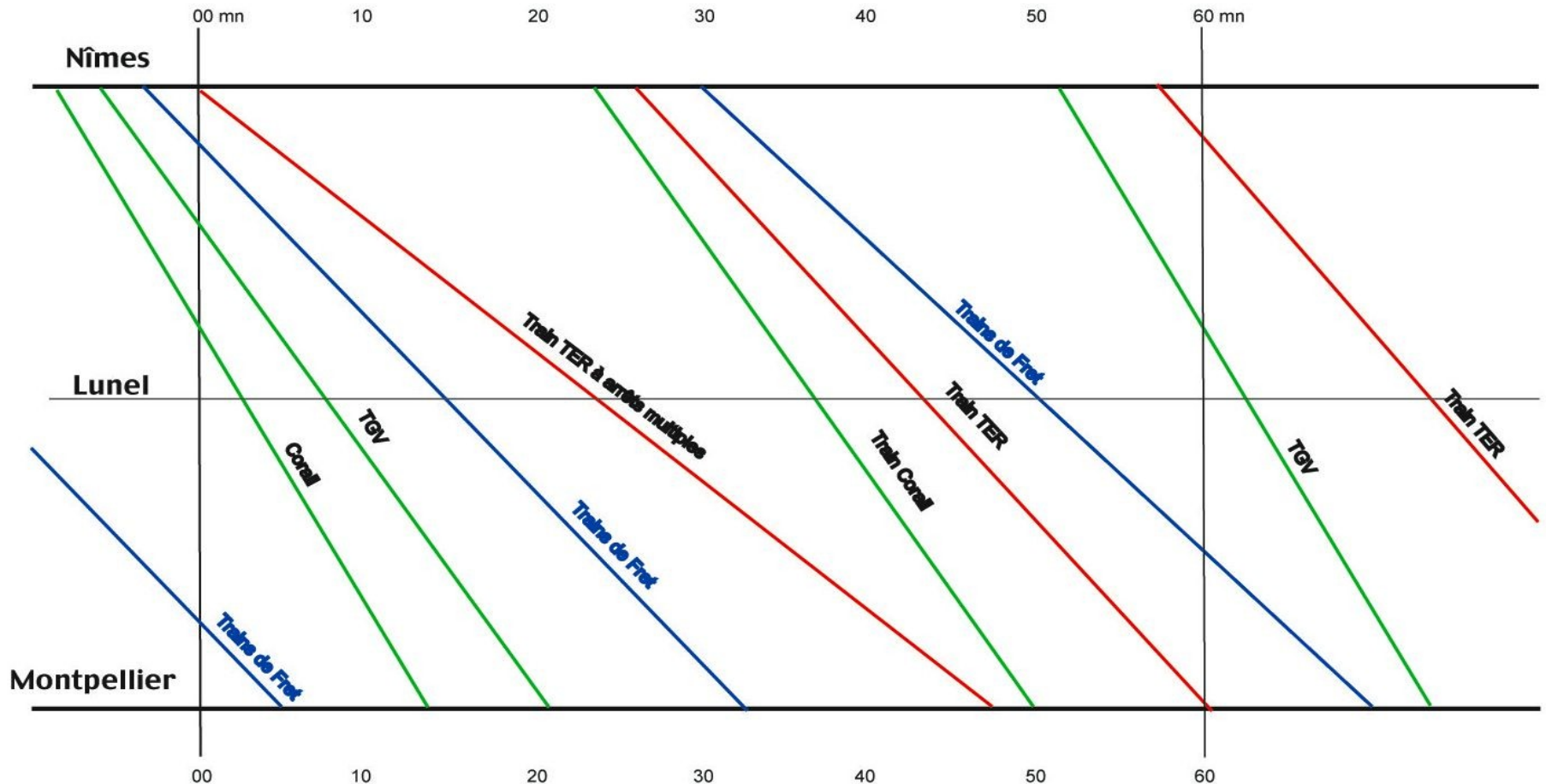
Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont elles des marges de manœuvres ?

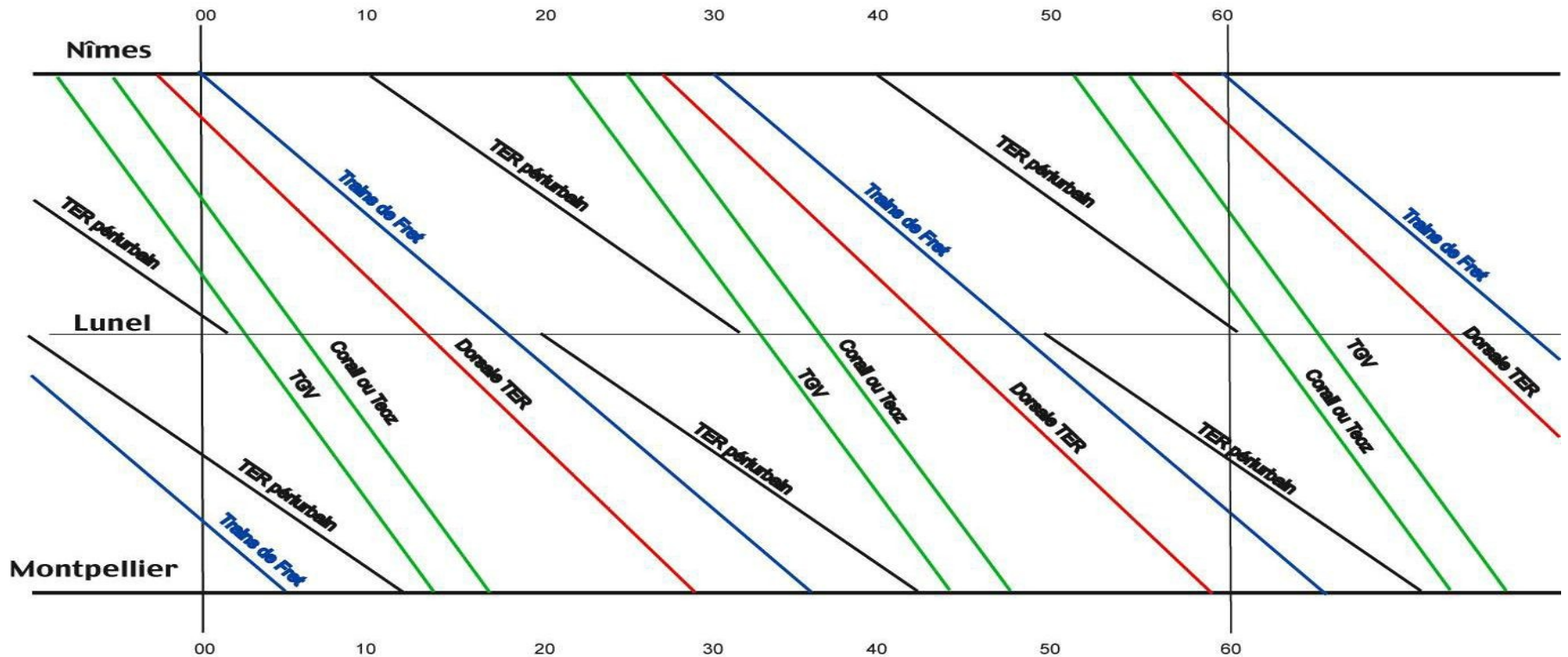
- Objection : **On ne peut rien sans construire**
Saturation des infrastructures, le cas du rail
- La “ Transversale Sud ”, de Nîmes à Narbonne, est-elle **saturée** ?
 - **Oui**, selon la SNCF
 - Non, selon RFF, il ne passe que 116 et 106 trains par sens, soit 25 % de la capacité théorique
Dont une centaine de trains de fret
http://www.rff.fr/biblio_pdf/fr_docref_anx8_7.pdf

Réponses à la question 1

Une ligne apparemment saturée



- **Non**, pour nous, la “ Transversale Sud ”, de Nîmes à Narbonne, n’est pas saturée



On peut faire passer plus de trains en réorganisant les circulations, en créant des TER aux heures creuses

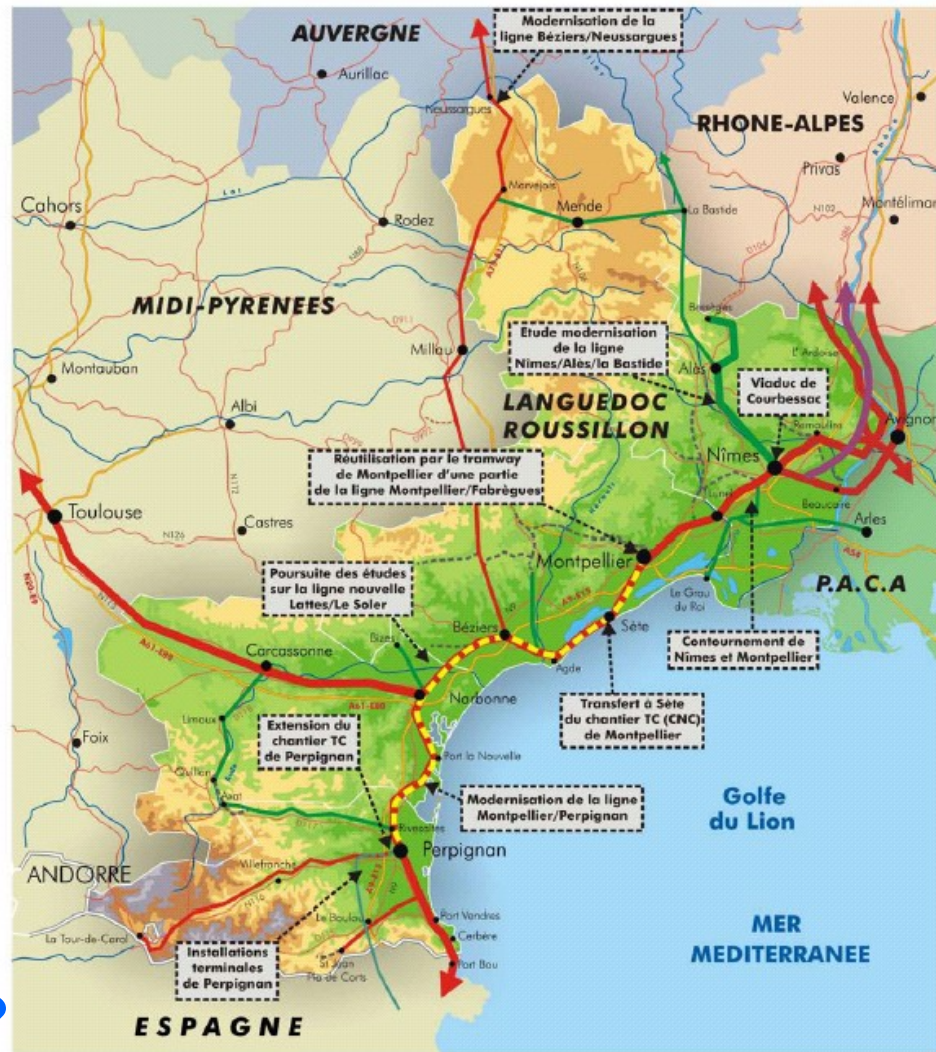
Et les trains de fret Sud-Nord?

4 itinéraires,

depuis Perpignan – Narbonne

- Toulouse - Paris - Nord France
- Rive Gauche du Rhône
- Rive Droite du Rhône
- Béziers - Neussargues - Clermont Ferrand - Dijon

Détourner par la Montagne ?



Réponses à la question 1

Les collectivités territoriales ont elles des marges de manœuvres ?

Détourner les trains de fret par :

Béziers - Neussargues - Clermont Ferrand - Dijon !

Étude Ingérail 1996

- * 10 % du parcours en rampe >30 ‰
 - * 21 % du parcours en rampe >25 ‰
 - * Limite de résistance des attelages : 775 tonnes
 - * Tonnage maximal d'un train en rampe de 35 ‰ : 1550 tonnes (deux locomotives)
 - * 60 trains de fret quotidiens, soit 22 millions de tonnes annuelles
 - * Sur la ligne de la Maurienne : train de 1650 tonnes en 33 ‰
- Étude SYSTRA " Pau – Canfranc – Saragosse " : des trains de fret de 1855 tonnes brutes, avec quatre BB 27000, sur des rampes de 45 ‰ (limite de résistance des attelages : 580 tonnes), soit 7,67 millions de tonnes annuelles ; coût du train-km : de 0,105 à 0,113 euros.



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Réponses à la question 2

Quelle harmonisation entre les collectivités territoriales?

- Un territoire régional sans frontières internes :

fluidité des déplacements routiers

- Trois collectivités territoriales de plein exercice compétentes en tant qu’“ Autorité Organisatrice des transports ” et indépendantes

- L’espace communautaire (Urbaine ou d’Agglomération) : tous les modes internes au P.T.U. (périmètre de transport urbain)
- Le Département : liaisons par autocar
- La Région : liaisons ferroviaires et de substitution routière

Un effet “ frontière ” important



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Réponses à la question 2

Quelle harmonisation entre les collectivités territoriales?

- Un effet “ frontière ” important
 - **Tarifications différentes**
 - **Horaires indépendants**
 - **Correspondances obligatoires**
- Comment gommer ces différences, retrouver cette fluidité, harmoniser les politiques de transports des trois collectivités territoriales ?

Réponses à la question 2

Quelle harmonisation entre les collectivités territoriales?

- Trois modes de franchissement des frontières administratives
- ➔ **Mutualisation des moyens** des collectivités territoriales au sein d'un syndicat pour élargir le PTU au bassin de vie :
 - Syndicat Mixte SMTC de Grenoble, de Toulouse, de Caen, SYTRAL à Lyon
 - SIVOM à Mulhouse ...
- ➔ **Coopération conventionnelle** : ligne ferroviaire Nantes – Chateaubriand
 - Le tramway nantais sortira du PTU pour rouler sur RFF jusqu'à Chateaubriand en 2010 puis 2012
 - Continuité physique grâce au « tram-train »
 - Différenciation tarifaire selon le parcours entrepris
- ➔ **Coopération tarifaire** :
Carte Modalis en Gironde, Penn Ar Benn en Finistère ...



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Conclusion

- On recherche souvent dans une solution technique la réponse à un manque d'engagement politique.
- La **volonté politique manque souvent** pour **infléchir** :
- Quand cette volonté existe
- **Quand le « couple visionnaire » élus – technicien existe ...**



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Les réalisations sont magnifiques

Exemple : le réseau de tramway de Nantes

- La décision de construire le réseau de tramways fut prise le matin de 16 août 1978 par le « politique » Alain Chenard, maire de Nantes, après l'exposé du « technicien » Michel Bigey, dans le bureau du maire, en disant simplement « **J'achète !** », pendant que les services techniques de la ville poussaient leurs projets de voies rapides urbaines

In « les élus du tramway, mémoires d'un technocrate, par Michel Bigey



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault



Merci aux précurseurs

- Pierre Mauroy et Raymond Barre, 1978
 - Achat de 195 voitures ferroviaires
- Hubert Haenel, 1993-1997
 - Rapport sénatorial sur le TER, sa régionalisation
- M. Vauzelle, G. Piel, A. Aschieri, 2005
 - Réouverture de Cannes - Grasse, après 70 ans de fermeture
- A. Zeller et JM. Bockel, 2008
 - Tram-Train Mulhouse - Thann - Kruth
- Liste arbitraire et non limitative ...



Association pour le Développement
des Transports en Commun de l'Hérault

