

Les mobilités du quotidien : développer le plan vélo et les projets de transports en commun

La mobilité de l'avenir doit être respectueuse de l'environnement pour répondre aux défis du changement climatique et de la pollution de l'air. Le vélo et les transports collectifs (métros, tramways, bus en site dédié), répondent à cet objectif et peuvent apporter un service de qualité si les équipements correspondant sont à la hauteur des besoins.

Problématique

Le secteur des transports est fortement émetteur de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit. Pour autant, la mobilité des biens et des personnes est indispensable au développement économique et personnel ainsi qu'à la cohésion du pays. La France s'est résolument engagée dans la lutte contre le changement climatique et vise l'objectif d'une neutralité carbone en 2050. Assurer à nos concitoyens de pouvoir se déplacer facilement et en sécurité par des modes respectueux de l'environnement présente donc un enjeu majeur pour le pays, comme l'a confirmé la Convention Citoyenne pour le Climat.

Dans les zones denses et pour les déplacements de courtes distances, le développement des modes de transport alternatifs à l'automobile (transports collectifs, modes actifs tels que le vélo ou la marche) apparaît particulièrement important. Il nécessite toutefois de réaliser de nouvelles infrastructures dédiées pour les rendre attractifs. La crise récente a permis de confirmer tout le potentiel du vélo pour la mobilité du quotidien, qui doit désormais être pérennisé via la réalisation d'aménagements définitifs. Le secteur des transports collectifs a été fragilisé avec un recours temporairement accru à des modes individuels mais continue de présenter une solution d'avenir là où les flux sont importants, notamment en zone urbaine. La desserte des territoires périurbains autour des métropoles pourra être améliorée grâce au développement de véritables « RER métropolitains ». Seul un service de qualité peut permettre de diminuer l'usage de la voiture individuelle.

Description technique de la mesure

Trois axes constituent la mesure.

Le premier axe vise une accélération sans précédent de travaux d'aménagement de réseaux cyclables, sécurisés et efficaces en multipliant les moyens au moins par 2. Il est possible de capitaliser sur le formidable élan que connaît le vélo en zone urbaine ces derniers mois suite à la crise sanitaire, notamment en pérennisant les installations temporaires mises en place au moment du déconfinement. Toutefois, la pratique continue de stagner dans de nombreux territoires ruraux ou périphériques faute d'un réseau suffisamment maillé et continu, et renforce la fracture territoriale en matière d'accès aux alternatives à la voiture. Avec le développement de vélos de plus en plus performants (dont les vélos électriques qui permettent d'allonger les distances), la disponibilité d'un réseau cyclable suffisamment dense est une condition première au développement de cette pratique. De plus, dans un souci d'intermodalité, des places de stationnement sécurisé des vélos à proximité des pôles d'échanges doivent être développées.

Le deuxième axe a trait au développement des transports ferroviaires au profit des déplacements du quotidien dans les zones les plus denses. L'objectif est de doubler la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'ici 10 ans grâce à la création de services ferroviaires plus attractifs, notamment en termes de fréquence, d'amplitude ou d'intégration tarifaire, véritables « RER métropolitains », à l'image du réseau francilien. SNCF Réseau remettra prochainement au ministre des transports ses propositions dans le cadre du plan d'ensemble prévu par la loi d'orientation des mobilités. La mesure vise à soutenir les études préparatoires.

Le troisième axe de la mesure concerne le développement de nouvelles offres de service de transports collectifs dans les zones urbaines. L'Île-de-France reste un territoire sur lequel les besoins sont considérables au vu de la saturation de certaines lignes. En province et outre-mer, les situations diffèrent en fonction de la taille des agglomérations et les solutions doivent être adaptées en fonction des territoires. L'amélioration des lignes actuelles, la création de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre et la poursuite de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux seront ainsi soutenus par cette mesure.

Exemples de projets

Les projets visés seront décidés par les collectivités locales. Ils ne sont pas tous aujourd'hui formellement identifiés et seront pour la plupart sélectionnés au travers de futurs appels à projets, notamment dans les domaines du vélo (pistes cyclables) ou des transports collectifs urbains de province (métro, tramway, bus à haut niveau de service, pôles d'échanges). En Île-de-France, les projets accélérés le seront dans le cadre du contrat de plan État-région.

Outre la poursuite du plan vélo (résorption des discontinuités cyclables), l'objectif en matière de pistes cyclables est de pérenniser les pistes provisoires matérialisées lors de la crise de la Covid-19 via des aménagements définitifs lorsque leur fréquentation aura démontré tout leur intérêt. L'aménagement de stationnements vélos autour des gares sera également soutenu.

La création de RER métropolitains passera par des transformations significatives :

- au niveau des règles d'utilisation et de maintenance du réseau pour faire face à la densification des circulations ;
- en adaptant l'infrastructure pour supprimer des goulots d'étranglement ou des conflits de circulations.

Le plan de relance permettra de lancer ou d'approfondir rapidement les études préalables à la mise en place de tels services dans les métropoles qui le souhaiteront, à l'instar des démarches déjà engagées par exemple à Bordeaux, Strasbourg ou Lille.

En Île-de-France, sont visées l'amélioration de lignes régionales ferroviaires structurantes (RER E à l'ouest, tronçon central des RER B et D) ainsi que la poursuite du déploiement du tramway (T3, T1) et des bus à haut niveau de service (TZ en 2 et 3) notamment. En province et Outre-mer, la mesure permettra de soutenir plus de projets de transports collectifs portés par les collectivités locales : tramways, bus à haut niveau de service, etc.

Impacts

Ces moyens de l'État viennent compléter les financements des collectivités et pourraient permettre un investissement total dans les territoires proche de 5 Md€. Ceci générera immédiatement des emplois pour leur réalisation des travaux, estimés à plus de 55 000 équivalents temps plein. Des emplois seront également nécessaires pour exploiter les nouveaux services de transports collectifs. Par ailleurs ces investissements permettront des gains majeurs sur la baisse des émissions des transports en favorisant le report vers des modes vertueux et contribueront à multiplier les offres de déplacement accessibles aux citoyens. L'usage du vélo a par ailleurs un impact direct sur la santé des utilisateurs.

Indicateurs

- Longueur de pistes cyclables réalisées
- Longueur de nouvelles lignes de transport collectif en site propre réalisées ou améliorées
- Nombre de pôles d'échanges multimodaux réalisés
- Impact sur l'emploi (phase chantier)

Territoires bénéficiant de la mesure

L'ensemble du territoire français sera concerné par cette mesure, dont l'Outre-mer.

Coût et financement de cette mesure

1,2 Md€ est prévu dans le plan de relance en complément des moyens déjà programmés par l'État au titre de cette mesure. Ils pourraient être complétés par le programme européen REACT EU ainsi que des fonds de la dotation de soutien à l'investissement local.

Calendrier de mise en œuvre

L'ensemble des opérations seront engagées entre 2020 et 2022, à partir de la fin 2020 pour les transports collectifs d'Île-de-France et à compter de 2021 pour les autres thématiques.

Leur mise en service interviendra majoritairement entre 2021 et 2023/2024, pour les plus petits projets notamment (vélos). La réalisation d'infrastructures lourdes (métro, tramway) pourrait par contre nécessiter des délais plus importants.