

POLLUTION, pics de CO₂, pastille verte, circulation alternée, etc., l'été a été chaud en France. Dans tous les sens du terme. Faut-il pour autant être réellement surpris que chaque année, dans les mêmes conditions climatiques, les mêmes causes produisent les mêmes effets? Que reste-t-il, quelques mois plus tard de cette belle unanimité pour mettre un frein à la croissance exponentielle du transport individuel et du transport marchandisés sur route? Quid des promesses faites dans la chaleur des débats politico-socio-météorologiques? Une seule chose est sûre, le coût économique des journées de pollution varie de 1,2 à 4,8 M.F./jour (niveau moyen atteint la moitié de l'année) à 12 M.F. par jour de forte pollution (4 à 5 par an). Rien que pour l'Ile-de-France, le coût médico-social est évalué à 1 milliard F/an (étude réalisée par l'Ademe). Reste que seulement 10% des déplacements urbains en France sont réalisés par des transports publics contre 60% pour l'automobile et 30% pour la marche et les deux-roues. Paradoxe des paradoxes lorsqu'on interroge ces mêmes Français¹, 72% sont d'accord pour limiter l'usage de la voiture, 52% jugeant même que la voiture en ville est dépassée.

Comment donc expliquer ce décalage entre le souhaitable et le vécu? Par la perception qu'ont les usagers de ces mêmes transports publics. En effet, 89% jugent qu'ils doivent être développés et ce, même au détriment de l'automobile en ville (76%). Quant à savoir si les Français pensent que les transports publics s'améliorent, ils sont 57% à répondre oui et 6% non. C'est donc un quasi-plébiscite qui met toutefois en exergue des termes récurrents, à savoir: le respect des horaires pour 65%, la sécurité (35%), les prix (32%), l'environnement (24%), etc.

Une fréquentation en baisse

Malgré la mise en chantier de nouveaux projets et la demande croissante exprimée en transports publics, force est de constater qu'en 1995, par exemple, selon Pascal Pêcheur, secrétaire général du GART²: «La fréquentation a baissé de 2% et l'offre a augmenté de 0,7%. Ces résultats marquent de très fortes disparités puisqu'à cette date, environ 25% des réseaux ont vu leur fréquentation augmenter, alors que 75% l'ont vue diminuer». En 1996, la fréquentation des transports publics urbains a chuté de 1,9% alors que l'offre progressait de 1,1%. Une offre qui en 10 ans a augmenté de 16,9%. Par contre la

situation en Ile-de-France est l'inverse puisque la SNCF constate + 4,6% du trafic et la RATP + 7,5%. Sur les huit premiers mois de 1997, la tendance se poursuit: SNCF + 1,4%, RATP + 2%. La tendance donc s'inverse et chacun ne pourra que s'en féliciter.

D'autant que la mesure exceptionnelle car jusqu'ici unique en France, de mettre en place une circulation alternée à Paris, fin septembre, a mis du baume au cœur du GART et de l'Union des Transports Publics (UTP). L'occasion était trop belle pour ne pas enfoncer le clou. Michel Cornil, président de l'UTP, ne s'y est pas trompé en appelant l'Etat à une réflexion interministérielle impliquant le transport, l'urbanisme, l'environnement, l'aménagement du territoire, la justice et la sécurité. Et de souligner que: «La reconquête

*“ La réforme
du Syndicat
des transports
parisiens (STP)
est désormais
à l'ordre
du jour ”*

commerciale passe par une offre de transport public plus compétitive. Cela signifie prendre des mesures de priorité de circulation, associées à des mesures de maîtrise du stationnement, une offre de services en zone peu dense avec des réponses innovantes (transport à la demande, taxi collectif, petit véhicule libre service, etc.). Cela implique également des investissements pour développer les métros, les tramways, les couloirs réservés aux bus et les parcs de stationnement en périphérie».

Même son de cloches au GART où Jacques Auxiette, président, se basant sur une enquête réalisée par ce groupement en 1997, estime les besoins d'investissement pour ce secteur dans les 10 prochaines années à 90 milliards F. Au total 90 projets de transports en commun en site propre (TCSP) ont été recensés (57 en province et 33 en ré-

gion parisienne). En terme de financement, on arrive à 90,137 milliards F (dont 28,799 milliards F pour l'Ile-de-France) à comparer aux 61,338 milliards de 1996. Conséquence logique, les demandes de subventions publiques sont nombreuses pour les investissements. Le gouvernement accordera 971 M. F soit une augmentation de 12% par rapport à 1996.

L'Ile-de-France recevra 5,6 milliards F (+ 5% / 1997).

Parmi tous ces projets en province, on peut retenir:

- à Lille, la ligne 2 du Val d'un coût de 5 760 M.F (mise en service: 1999/2000);
- à Montpellier, la première ligne de tramway, soit 2 180 M.F (an 2000);
- à Orléans, la première ligne de tramway, soit 1 874 M.F (an 2000);
- à Strasbourg, la ligne 3 de tramway, soit 1 617 M.F (2001), etc.

Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, a par ailleurs annoncé, le 20 octobre dernier, la réalisation de 120 km de lignes nouvelles de tramway en site propre en province dont 30 km pour la seule ville de Lyon qui a demandé une aide de 350 M.F à l'Etat.

Six priorités pour IDF

La première constatation que l'on peut faire aujourd'hui, en ce qui concerne les déplacements en Ile-de-France, c'est que plus des deux tiers (+2%/an) se font de banlieue à banlieue alors que les déplacements intra-muros sont stabilisés. Malheureusement, 80% de ces déplacements s'effectuent au moyen de voitures particulières. Rien d'étonnant alors à ce que le déficit de fonctionnement annuel des transports collectifs dans cette région atteigne 7 milliards F. L'inadéquation entre l'offre et la demande est patente. D'autant que de nouvelles réalisations décrites comme les lignes Eole et Météor, l'une réalisée par la SNCF et l'autre par la RATP, posent à nouveau le problème de la mise en place d'une réelle organisation des transports collectifs franciliens. La réforme du Syndicat des transports parisiens est d'ailleurs toujours à l'ordre du jour. Jacques Auxiette a écrit à ce sujet, au Premier ministre pour lui proposer de modifier la représentation au sein de cette assemblée afin que la «compétence transport soit attribuée à une autorité organisatrice de transport associant Région, département, Etat avec une représentation des structures intercommunales à l'échelle des bassins de transport et où les collectivités territoriales seraient majoritaires». Il ne suffit donc plus désormais de rap-

sports publics ?



35 milliards F en 20 ans et que la fréquentation des transports en commun est passée de 5,8 M. voyageurs en 1976 à 6,7 M. en 1996. Il faut mettre en place les transports de demain adaptés aux mutations démographiques et aux besoins de déplacements liés à l'emploi.

En ce sens, les projets Orbitale et Lutèce sont à même d'apporter des réponses complémentaires.

Orbitale est un réseau de 170 km de lignes nouvelles en site propre (métro automatique, tramways et autobus et prolongement des lignes de métro) qui doit répondre aux besoins de transports de la petite couronne. C'est-à-dire un espace où vivent 4 M. d'habitants et où se situent 1,7 M. d'emplois.

Le réseau Lutèce se veut, par contre, la rocade ferroviaire de la grande couronne, peuplée de 2,1 M. d'habitants et regroupant 770 000 emplois. Une zone en pleine expansion puisqu'en 2015 on devrait y dénombrier 2,6 M. d'habitants et 1,1 M. d'emplois.

Lutèce se décompose en deux branches de la tangentielle nord et les tangentielles ouest et sud. Soit 150 km de dessertes nouvelles utilisant les infrastructures existantes de la Grande ceinture d'où un coût relativement bas de 60 M.F au km, huit fois moins que le prix du km de métro.

N'oublions pas les dessertes et interconnexions des aéroports, le renforcement et l'extension du RER, etc.

« Ces priorités, par leur ampleur, conditionnent l'avenir de notre Région », a affirmé Michel Giraud, président du Conseil régional. Elles font partie du prochain Contrat de plan en cours d'examen, même si M Giraud conditionne l'élaboration de celui-ci au fait que « l'autorité doit revenir progressivement au Conseil régional afin de donner une cohérence et une plus grande efficacité à la politique de transport dans la Région Ile-de-France ».

Les priorités

Toutes ces questions et bien d'autres seront très certainement à l'ordre du jour des prochaines Rencontres nationales du transport public organisées par le GART³ qui se veut, en effet, une force de proposition. Rien d'étonnant dès lors à ce que J. Auxiette demande « la mise en place au niveau national d'un schéma multimodal de transport, la création d'une écotaxe, le lancement d'une campagne de sensibilisation pour développer l'usage des transports publics, de la marche et du vélo ». Onze propositions ont donc été adoptées dont cinq prioritaires pour 1998. Le financement des projets vient bien en-

tendu en tête de liste car il faudra bien trouver, dans le cadre de budgets publics de plus en plus réduits, les moyens de financer des actions communes à plusieurs autorités organisatrices. Autre préoccupation, les transports régionaux et départementaux avec un enjeu de taille, la desserte des zones périurbaines. A ce propos, Systra a effectué pour le compte du GART, une étude intitulée: "Pertinence du concept de système ferroviaire léger en France". Environ 20 agglomérations sont intéressées par ces tramways dits d'interconnexion. Ce marché porteur dont nous voyons déjà les premières réalisations à Sarrebruck et à Karlsruhe, intéresse tout le monde y compris, bien entendu, la SNCF qui, il n'y a pas si longtemps encore, se disait prête à mettre à la disposition des réseaux de transports publics

*“ Périurbain :
La SNCF
offrira-t-elle
un service au coût
d'exploitation
du tramway
urbain ? ”*

des villes intéressées, ses voies sous-exploitées voire abandonnées. Jean-Marie Bockel⁴ notait dans un récent rapport que « la SNCF ne veut pas donner à une autre structure la responsabilité de l'exploitation du tramway régional ». Ajoutant toutefois qu'il faudrait « que la SNCF démontre qu'elle peut offrir ce service au coût d'exploitation du tramway urbain ». C'est le métier même de cheminot qui devra être revu dans le sens d'une plus grande flexibilité. De même que l'exploitation et la gestion des circulations. La SNCF qui voit là l'occasion de vendre son savoir-faire et son potentiel d'infrastructures est donc au pied du mur d'une réforme en profondeur. Faute de quoi, d'autres solutions seront trouvées par les Régions concernées.

Des Régions qui, au nombre de six actuellement, vont peu à peu prendre en charge tous les modes de transports

publics placés sous leur juridiction. Là encore, c'est une véritable révolution des mentalités qui se prépare, avec un impact socio-économique important car il s'agit de mener des politiques des transports de proximité donc plus directement en prise avec les besoins locaux et régionaux. Les modalités d'intervention de l'Etat en matière de subvention à l'investissement ne sont pas encore bien définies. Elles seront clarifiées dans les contrats Etat-Régions du XII^{ème} Plan dont l'élaboration est en cours. Concertation et coopération entre autorités organisatrices de transport. Emploi des jeunes, amélioration de l'offre de transport sont d'autres priorités inscrites par le GART dans son plan d'action 1998.

Les transports publics urbains ou périurbains vont donc devenir de plus en plus des enjeux socio-économiques majeurs dans les prochaines années. Les industriels européens qui voient là un marché potentiel en pleine croissance ne s'y sont pas trompés. Chacun d'eux veut désormais sa part du marché. Comme Adtranz qui ne cache pas ses ambitions: obtenir 15% des contrats d'ici à deux ans. L'ouverture du marché français à d'autres constructeurs étrangers et exploitants va permettre de faire baisser les prix d'acquisition des matériels roulants ou de construction des infrastructures, d'octroyer les concessions d'exploitation au plus offrant, de faire jouer la concurrence, ce qui est sain dans ce secteur comme dans d'autres.

Des solutions en attente

L'émergence de dizaines de projets de transport public va de pair avec l'arrivée de nouvelles sources d'énergie, de nouvelles techniques, de nouveaux matériaux notamment des composites. La création d'une écotaxe est toujours demandée par les responsables des transports. L'ouverture sur l'Europe devient un thème porteur notamment pour "le développement des systèmes de transport cohérents et intégrés". L'intermodalité s'impose dans tout plan de transport urbain. Enfin, la lutte contre la pollution valorise et justifie, s'il en était besoin, un développement des transports publics désormais jugés nécessaires voire indispensables. ■

Christian Scasso

1 - Enquête Sofres réalisée pour la IV^{ème} Journée des transports publics.

2 - Groupement des autorités responsables de transport.

3 - XVI^{èmes} Rencontres nationales du transport public à Dijon les 26, 27 et 28 novembre 1997.

4 - Président du Sitram, député-maire de Mulhouse, membre du Conseil d'administration du GART.