

TRANSPORTS URBAINS

le forum des transports publics

janvier-mars 1988

prix : 45 francs

62

CPPAP 52763

ISSN 0397-6521

TRANSPORTS
COLLECTIFS DANS
LES VILLES MOYENNES

revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le
groupement pour l'étude des transports urbains modernes (GÉTUM)



TRANSPORTS URBAINS

le forum des transports publics

sommaire

janvier - mars 1988

n° 62

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM), association selon la loi de 1901, avec la collaboration de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) et de ses associations adhérentes.

Comité de rédaction :

Francis BEAUCIRE, Jean-Marie BEAUVAIS, Pierre-Henri ÉMANGARD, Jean MACHERAS, Maurice PLANTIER, Alain RICHNER, Alain SUTTER, Michel QUIDORT, Philippe VENTEJOL

Directeur de la publication :

Alain SUTTER

Illustration du titre des articles :

Christian NOGUIER

Rédaction, administration :

173, rue Armand-Silvestre,
92400 COURBEVOIE

Publicité : à la revue

Prix du numéro :

France 45 F
Étranger 50 F

Abonnement annuel :

France 180 F
Étranger 200 F

Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM
CCP 7993-26 Paris.

Dépôt légal : à la date de parution.

Commission paritaire n° 52 763.

Imp. EPSILON, 11, rue Édouard-Lefebvre -
78000 VERSAILLES.

Responsable du thème de ce numéro :

Francis BEAUCIRE

Photo de couverture :

Dans de nombreuses villes moyennes, les piétons profitent aujourd'hui de rues réservés, généralement commerçantes et d'accès aisé par les transports collectifs, comme ici à Alençon (photo F. Beaucire).

Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts).

Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur : Sylvain ZALKIND.

Présidents d'honneur : Raymond IMHOFF,
Maurice PLANTIER.

Siège social : 173, rue Armand-Silvestre
92400 COURBEVOIE.

Président : Francis BEAUCIRE.

Vice-Présidents : Michel ROBIN,
Alain SUTTER.

Secrétaire général : Alain RICHNER.

Trésorier : Alain RAMBAUD.

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire au siège.

Éditorial. LES TRANSPORTS URBAINS EN VILLE DE TAILLE MOYENNE : L'ÂGE ADULTE

3

LA FRANCE DES VILLES MOYENNES

4

MOBILITÉ ET TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES MOYENNES

5

Démographie et mobilité dans les villes moyennes

5

Les réseaux de transport collectif des villes moyennes

9

LES RÉSEAUX DES VILLES MOYENNES

13

Les conséquences de l'effet de taille sur la mobilité

13

La demande en transports collectifs urbains est originale

14

Mais les résultats des réseaux se rapprochent de la moyenne

15

Pourtant l'organisation des transports collectifs demeure spécifique

15

LES VILLES DE MOINS DE 100 000 HABITANTS ET LE VERSEMENT-TRANSPORT

17

Le système français de financement

17

Premiers éléments de bilan dans les villes de moins de 100 000 habitants

19

ENTRETIEN AVEC M. JEAN-MICHEL GADRAT. PRÉSIDENT DU GART

21

POUR LA PROMOTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES VILLES MOYENNES : LE POINT DE VUE DU GART

22

Le GART pour le versement-transport

23

Des progrès dans les villes de moins de 100 000 habitants.

24

POUR UNE OFFRE OPPORTUNE DE TRANSPORT EN COMMUN DANS UNE CONURBATION DE VILLES MOYENNES : UNE APPROCHE SOCIOLOGIQUE

27

Déterminer la mobilité quotidienne par une méthode sociologique

28

Naissance d'une conurbation de villes moyennes autour de Fos-sur-Mer

29

Identités et mobilités quotidiennes dans la conurbation de Fos-sur-Mer

30

UNE VILLE ET SON RÉSEAU : CHARTRES

31

A. Croissance urbaine et mobilité

31

B. Le réseau de transports collectifs de Chartres

33

Historique du réseau

33

Le réseau aujourd'hui

33

Résultats financiers

36

En conclusion, quel avenir ?

36

C. Analyse économique et financière du réseau

37

Offre

37

Coût

40

DOCUMENTATION

2

NOTES DE LECTURE

12

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisé sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).

Documentation

La Vie du Rail

- La VMI à dix mois de l'ouverture (n° 2119, 19.11.1987)
- Francfort : le tram vivra ! (n° 2121, 03.12.1987)
- Métro du Caire : la jonction (n° 2122, 10.12.1987)
- Tiers-Monde : quels transports publics ? (n° 2122, 10.12.1987)
- Grenoble : le succès du TAG (n° 2122, 10.12.1987)
- Dossier : il y a cinquante ans, naissait la SNCF (n° 2125, 31.12.1987)
- RATP : à l'heure des vaches maigres... (n° 2126, 07.01.1988)
- Orly-Val, en piste... (n° 2126, 07.01.1988)
- Transports : budget 1988 (n° 2127, 14.01.1988)
- Lisbonne : le tram rapide redémarre (n° 2128, 21.01.1988)
- Vienne : une ceinture qui reprend vie (n° 2128, 21.01.1988)
- Montparnasse : les TGV dans 21 mois (n° 2128, 21.01.1988)
- SNCF : résultats 1987 : optimisme prudent (n° 2129, 28.01.1988)
- Mont-de-Marsan : une étoile multifonction (n° 2130, 04.02.1988)
- Électrification Saint-Brieuc - Brest (n° 2131, 11.02.1988)
- Déréglementation voyageurs aux États-Unis (n° 2131, 11.02.1988)
- Singapour : un métro au croisement de deux mondes (n° 2132, 18.02.1988)
- Dossier : le rail à Monaco (n° 2133, 25.02.1988)
- RER : dix ans de développement (n° 2134, 03.03.1988)
- Contournement TGV de Lyon (n° 2135, 10.03.1988)
- L'indicateur régional, ou le bon sens retrouvé (n° 2135, 10.03.1988)
- Don-Saïghin - Béthune réhabilité (n° 2136, 17.03.1988)
- TGV : interconnexion Nord et Sud-Est (n° 2137, 24.03.1988)
- Pau-Canfranc : l'impasse ? (1) (n° 2137, 24.03.1988)
- Pau-Canfranc : l'impasse ? (2) (n° 2139, 07.04.1988)
- Transports régionaux : Rhône-Alpes (n° 2139, 07.04.1988)
- Londres : deux gares à jumeler (n° 2139, 07.04.1988)
- Dossiers : électrification Nevers-Clermont (n° 2140, 14.04.1988)
- L'acte unique européen et les transports (n° 2140, 14.04.1988)
- Valence (aménagement de la place de la gare) (n° 2141, 21.04.1988)
- Suisse : des lignes nouvelles ? (n° 2141, 28.04.1988)
- TGV : desserte du Nord européen (n° 2141, 28.04.1988)

Le numéro : 7,50 F, abonnement annuel : 280 F. La Vie du Rail, 11, rue de Milan, 75440 Paris Cedex 09

Le Rail

Les deux premiers numéros de cette nouvelle revue bimestrielle sont parus (le premier est daté de février/mars 1988). Dans le premier éditorial, le Rail définit la place d'une publication ferroviaire d'expression française à l'échelle internationale, qui serait à l'image du succès de la technologie ferroviaire française dans le monde.

Dans le premier numéro, on trouvera en particulier une étude sur la privatisation des chemins de fer japonais, ainsi que plusieurs articles sur les chemins de fer au Mozambique, à Cuba et en Israël. Le deuxième numéro présente un abondant et très intéressant dossier sur le réseau TGV et la grande vitesse européenne en général.

Le Rail, 3 avenue Hoche, 75008 Paris. Le numéro : 33 F ; abonnement annuel : 231 F.

Métropolis

Le numéro 80 (2^e trimestre 1987) est consacré tout entier aux paysages routiers, avec des approches complémentaires sur l'environnement, l'intégration des emprises, la valorisation du paysage végétal ou le spectacle vu de la route ; on trouvera également diverses études locales (Chartres, Toulouse, Marseille).

Le numéro 81 (3^e trimestre 1987) s'attache au thème de la revitalisation des centres urbains aux États-Unis, mais propose aussi un article sur le centre de Lyon.

Métropolis, 27, rue du Château d'Eau, 75010 Paris ; abonnement : 364 F ; n° 80 et 81 : 100 F l'unité.

Le Rail et le Monde

- n° 49 (décembre 1987)
- Numéro spécial Italie :
 - Le nouvel horizon des FS
 - Le pont : lien fixe Sicile-continent
 - La réforme des FS
 - La problématique des transports urbains
 - Les grands projets ferroviaires

Le numéro : 23 F. Le Rail et le Monde, 38, rue La Bruyère, 75009 Paris

Transport public

(organe de l'Union des transports publics)

- n° 854 (novembre 1987)
 - Un service public moins abstrait (SNCF)
- n° 855 (décembre 1987)
 - Les taxis du Cher (transport rural)
- n° 856 (janvier 1988)
 - Transports collectifs à Besançon (dossier spécial)
 - Londres : le métro des Docks
- n° 857 (février 1988)
 - Pour une ressource équitable... (transports interurbains)
 - Desserte d'Orly : c'est l'usager qui gagne
- n° 858 (mars 1988)
 - « Liberté et initiatives » (Jacques Douffiagues)
 - Alès ou l'intérêt du transport
 - Paris : des remèdes existent (circulation)
- n° 860 (mai 1988)
 - Le Havre : des bus pour un cœur !
 - Montargis : à force de volonté (création d'un réseau)

Le numéro : 32 F, abonnement annuel (11 numéros) : 325 F. UTP, 9, rue d'Aumale, 75009 Paris.

Stadtverkehr

- n° 11-12/87
 - Les nouveaux éléments Stadtbahn B 80 D, modèle Cologne
 - Un RER à Palerme
 - Extension du métro léger de Calgary
 - Nouvelles de Toronto
 - Bientôt l'ouverture du métro léger de San Jose (USA)
 - Ouverture du métro des Docks à Londres
 - Nouvelles des transports urbains polonais : Varsovie, Cracovie, Gdańsk, Elbląg, Poznań, Łódź, ect...
 - Le train à l'aéroport de Genève
 - La modernisation du réseau d'Innsbruck est achevée
- n° 1/88
 - Les trolleybus au Japon
 - Le métro léger de Buffalo
 - Succès pour le métro léger de Vancouver
- n° 2/88
 - Projets pour les transports collectifs du grand Manchester
 - Soixante ans de métro léger au Japon
 - Extension du métro léger de Sacramento
 - Extension du métro léger d'Edmonton
 - La ligne U2 du métro de Nuremberg
- n° 3/88
 - Nouveaux projets pour le métro de Pékin
 - Les trolleybus en Tchécoslovaquie
 - Le pré-métro sauve le tramway à Anvers
 - Extension du semi-métro de Cologne

Le numéro : 7,50 DM + port, abonnement annuel (10 numéros) : 80 DM + port. EK Verlag GmbH, Postfach 5167, D7800 Freiburg

Transport, Environnement, Circulation

- n° 82 (mai-juin 1987)
 - Correspondances et échanges liés aux transports collectifs urbains à Nantes
 - La monétique magnétique à Hong-Kong
 - La régulation centralisée du trafic à Marseille
- n° 83 (juillet-août 1987)
 - Le système de régulation centralisée de Toulouse
 - Automatismes de nouvelle génération pour le métro de Toulouse
 - Le système de transport SK
 - La zone expérimentale et laboratoire de trafic (ZELT) de Toulouse
- n° 84-85 (septembre-décembre 1987)
 - Dossier spécial : la régulation du trafic en Ile-de-France (plusieurs articles)

Le numéro : 87 F, abonnement annuel : 360 F. ATEC, 38, avenue Émile Zola, 75015 Paris



Éditorial

Les transports urbains en ville de taille moyenne : l'âge adulte

Par Jean-Pierre MAQUIGNEAU (1)

En novembre 1979, à l'occasion d'un colloque organisé à La Roche-sur-Yon sur les transports urbains en ville de taille moyenne, les élus et responsables d'une vingtaine de collectivités confrontaient leurs expériences, souvent récentes, et essayaient de dégager les tendances pour l'évolution de leurs services. Ils en concluaient que le développement des transports collectifs dans les villes moyennes apparaissait de plus en plus comme une nécessité impérieuse répondant à l'attente des populations. Ils ajoutaient qu'« un tel développement ne saurait être dissocié d'une politique de contrôle de l'urbanisation et de la nécessaire recherche d'une nouvelle organisation des cités, permettant des économies d'énergie tout en améliorant le cadre de vie ».

À l'instar de ces « pionniers », beaucoup de collectivités ont depuis été convaincues de cette impérieuse nécessité. Qu'on en juge :

- en 10 ans, le nombre de réseaux, en France, est passé de 78 à 114 et les créations ont pratiquement toutes été réalisées dans des villes de taille moyenne ;
- la recette du versement transport est devenu possible dans les villes de 30 000 à 100 000 habitants à compter d'août 1982, au taux maximal de 0,5 % ;
- début 1988, 74 villes ou agglomérations de cette taille, et de toutes tendances politiques, ont mis en place cette ressource spécifique et, à une très large majorité, au taux maximal ;
- les réseaux des villes de taille moyenne, comme d'ailleurs dans le même temps l'ensemble des réseaux français, se sont étoffés. L'offre moyenne par habitant a pratiquement doublé, tout comme la fréquentation, confirmant ainsi les espérances de 1979.

Certaines villes ont procédé par étapes : d'autres, telles Chartres, Laval, Quimper ou la Roche-sur-Yon, ont choisi une croissance initiale plus rapide. Si toutes n'ont pas adopté les mêmes schémas de développement, toutes ont, en revanche, constaté que pour avoir un véritable réseau de transports urbains, la condition — certes pas suffisante, mais tout au moins nécessaire — était de mettre en place une offre relativement importante (amplitude, fréquence) et un service de qualité.

Rétrospectivement, nous pouvons examiner les évolutions.

Les problèmes d'engorgement des centres-villes et de maîtrise de l'énergie n'ont probablement pas eu l'importance envisagée. La circulation et le stationnement souvent faciles, ainsi que les distances relativement faibles n'ont pas facilité, dans les villes de taille moyenne, ce transfert modal de la voiture, du deux-roues ou de la marche à pied que tous espéraient.

En revanche il y a deux domaines, peu ou pas reconnus en 1979, où le transport collectif a joué un rôle primordial :

- **Le transport urbain a contribué à donner une véritable dimension urbaine aux villes ou agglomérations de taille moyenne.**

Beaucoup de celles-ci ont connu, entre 1960 et 1980, un processus de développement rapide de l'emploi, de l'habitat,

des activités commerciales ou des loisirs.

Les villes se sont étendues, le volume de déplacements a augmenté sensiblement.

Mais ce développement s'est réalisé en grande partie par l'apport de population d'origine rurale. Les réseaux de transports urbains sont alors apparus comme l'un des moyens privilégiés pour fédérer les quartiers, voire les communes, et ainsi donner à ces collectivités leur dimension urbaine.

Ce rôle, beaucoup de réseaux ont su le remplir. Mais ils ont été confrontés à des difficultés, liées en particulier aux effets de la nouveauté et du **changement d'habitudes**, mais aussi à la **mentalité** souvent individualiste de ces nouvelles populations. Aussi a-t-il fallu attendre dix ans, voire une génération, pour que le transport collectif urbain soit totalement adopté. Dans certains cas, la desserte par autobus est maintenant un argument de vente dans les nouveaux lotissements. On en était bien loin il y a dix ans.

Le transport urbain est donc bien souvent devenu un élément important de la politique d'urbanisme des villes moyennes.

- **Le transport urbain joue un grand rôle d'animation de la ville**

Comme dans les villes plus importantes, le transport urbain, par les possibilités de déplacement qu'il offre, facilite la réalisation d'activités et donc l'animation de la ville. Mais il apparaît aussi que, dans les villes moyennes, il est souvent devenu un partenaire privilégié ou même un organisateur de nombreuses manifestations culturelles, sportives, associatives. Son rôle de lien physique entre les quartiers s'est ainsi étendu au **domaine social**.

Toutes ces évolutions n'ont été possibles que grâce à la foi d'un certain nombre d'élus, qui ont défini une politique volontariste et ont cru à leur réseau de transport collectif urbain. La persévérance des équipes des réseaux qui, dans le même temps, devenaient plus professionnelles, a également été décisive.

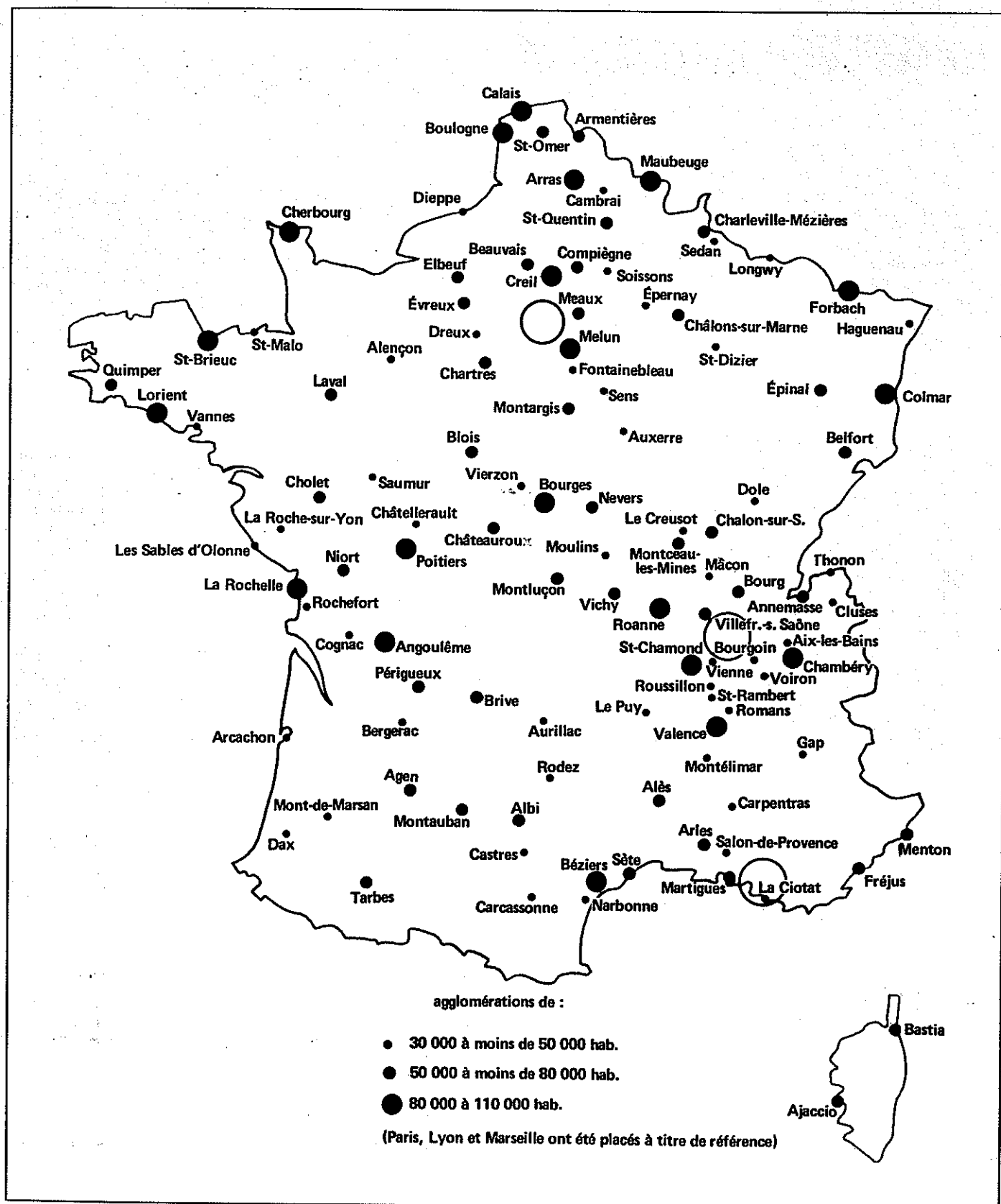
Le transport urbain en ville de taille moyenne, ce n'était souvent, il y a dix ans, que des lignes interurbaines desservant quelques arrêts importants. En 1988, c'est pratiquement toujours un réseau à gestion spécifique, structuré (à effectif réduit certes), qui utilise des moyens modernes de gestion, d'information, de communication et dont la qualité est un des objectifs permanents.

Aussi, en 1988, l'on peut dire que le transport urbain en ville de taille moyenne est souvent devenu adulte. Et beaucoup de villes « moyennes » par la taille ne sont probablement plus moyennes par la qualité de leur service de transport collectif urbain...

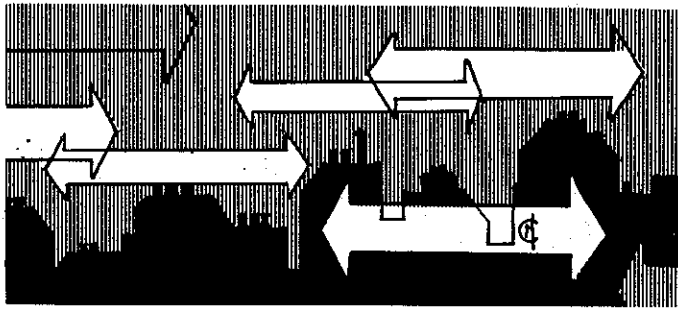
(1) Directeur de la Société des Transports Yonnais (réseau de La Roche-sur-Yon)

La France des villes moyennes

C'est une étrange vision de la France urbaine que présente la carte ci-dessous : on n'y a fait figurer que les 114 villes comprises entre 30 000 et 110 000 habitants, soit près de 6,5 millions de personnes. Selon les données des cent un réseaux de transport collectif français connues grâce à la collection statistique du CÉTUR (1), les villes de moins de 100 000 habitants représentent 3 600 km de lignes, 1 200 autobus et 118 millions de voyages pour 40 millions de kilomètres parcourus.



(1) Cent un réseaux : annuaire statistique publié par le Centre d'étude des transports urbains.



Mobilité et transports collectifs dans les villes moyennes

Des réseaux face à la dispersion géographique de la demande

par Francis BEAUCIRE

Les villes moyennes françaises – entre 20 000 et 100 000 habitants – regroupent plus de sept millions d'habitants. Elles ont connu une évolution démographique assez comparable à celle des villes plus grandes, mais avec un décalage dans le temps pour bon nombre d'entre elles. Ainsi, elles n'ont pas échappé au mouvement de déclin démographique des centres et d'extension souvent lointaine des périphéries. De ce fait, les réseaux de transport collectif y sont confrontés à des problèmes d'adaptation qui proviennent de la multiplicité des petits flux périphériques – difficiles à saisir et sources de coûts très élevés – et de la concurrence de la voiture automobile, aussi bien dans les liaisons entre banlieues que vers le centre. En effet, contrairement aux grandes agglomérations dans lesquelles la voirie est souvent saturée, l'accès au centre des villes moyennes n'offre guère d'obstacles aux voitures individuelles.

1. Démographie et mobilité dans les villes moyennes

1.1. Des villes impliquées dans le mouvement de péri-urbanisation

Les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants (1) sont en France au nombre de 171. Elles représentent en 1982 près de 7,3 millions d'habitants, soit 23,3 % de la population urbaine française, agglomération parisienne exclue. En 1954, elles étaient au nombre de 165 et regroupaient 5,3 millions d'habitants, soit 26 % de la population urbaine. Entre ces deux dates, leur population s'est donc accrue de deux millions tandis que leur part dans la population urbaine française régressait quelque peu. Les raisons de ce double mouvement sont simples : d'un côté, ce sont les grandes villes qui ont le plus profité de l'exode rural, agglomération parisienne en tête, d'où un solde migratoire comparativement modeste dans les villes moyennes ; de l'autre, la population française s'est accrue de 9 millions d'habitants entre 1954 et 1982 (passant de 43 à 54 millions), dont 2 millions supplémentaires dans les villes moyennes.

De ce fait, toutes les villes ont augmenté leurs dimensions et les plus modestes elles-mêmes ont profité de ce vaste mouvement de gonflement de la population, mais aussi de redistribution et de croissance périphérique, dans des milieux très peu densément peuplés. Les communes appartenant à des agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants sont ainsi passées de 770 à 859 (+ 89 communes). De plus, elles résistent mieux aujourd'hui au mouvement démographique déclinant des centres au profit de leur périphérie rurale. Au bout du compte, entre 1975 et 1982, leur taux de croissance intercensitaire s'établit à +1,6 %, alors qu'il n'est que de +1,25 % dans les communes appartenant à des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Si l'on ne prend en compte que le solde migratoire, on constate que le déclin de l'attraction des villes demeure nettement moindre dans les petites agglomérations que dans les grandes. Les petites (entre 20 et 100 000 habitants) dégagent un solde négatif de -2,6 % entre 1975 et 1982 (moins de 195 000 habitants pour l'ensemble des villes de cette catégorie), quand les grandes, celles dont la population dépasse 100 000 habitants, perdent 3,1 % de leur population (moins 473 000 habitants).

(1) L'INSEE regroupe les unités urbaines (plus de 2 000 habitants agglomérés) en 8 catégories selon leur taille : de 2 à 5 000 h. ; de 5 à 10 000 h. ; de 10 à 20 000 h. ; de 20 à 50 000 h. ; de 50 à 100 000 h. ; de 100 à 200 000 h. ; de 200 000 à deux millions ; agglomération parisienne. On a ici regroupé les unités urbaines de 20 à 50 000 et de 50 à 100 000 h.

Cette relative modestie des chiffres, dans la croissance comme dans le tassement démographique, ne doit pourtant pas faire oublier qu'aujourd'hui comme hier, dans des proportions moindres il est vrai, ces villes ont connu les mêmes tendances et les mêmes renversements de tendance que leurs plus grandes voisines, souvent avec un peu de retard dans le temps, du moins lorsqu'on le mesure avec l'horloge du recensement, qui sonne tous les sept ans.

C'est pourquoi le mouvement de redistribution de la population urbaine des centres, voire des banlieues, vers de vastes couronnes rurales n'épargne pas les petites villes, comme on vient de le voir, au point même de transformer vivement l'image de la campagne environnante et de remettre en cause, tant ces villes sont nombreuses et disséminées, l'idée forgée au cours du demi-siècle écoulé de zones rurales « profondes » irrémédiablement déclinantes. Quelles campagnes, désormais, demeureront à l'écart de cette redistribution urbaine, si les villes de 20 à 30 000 habitants essaient à leur tour une part de leur population ? Le phénomène mérite d'être précisé, en raison de ses implications dans le domaine de la mobilité et de l'offre de transport.

Rappelons l'ampleur du mouvement, tout d'abord : pour la

Fig. 1. « Quelles campagnes, désormais, demeureront à l'écart de cette redistribution urbaine... » (lotissements ruraux près de Beauvais, photo F. Beaucire)



Tableau 1 : évolution de 24 agglomérations et de leur périphérie entre 1975 et 1982 (échantillon de 24 ZPIU classées selon la population de l'agglomération centrale en 1982)

nom de la ZPIU	Population de la commune centrale de l'agglomération		évolution 1975/1982 en %	évolution 1975/1982 de l'agglomération entière en %	population (et nombre) des communes rurales de la ZPIU	
	en 1975	en 1982			délimitation de 1975	délimitation de 1982
Bourges	77 300	76 432	- 1 %	+ 2,1 %	18 126 (24)	42 773 (63)
St-Quentin	67 087	63 567	- 5 %	- 4,2 %	36 389 (70)	41 254 (89)
Colmar	64 771	62 483	- 4 %	- 1,2 %	39 419 (50)	53 237 (69)
Niort	62 267	58 203	- 7 %	- 3,4 %	14 715 (9)	25 477 (22)
Cholet	52 899	55 524	+ 5 %	+ 4,8 %	115 386 (84)	119 179 (88)
Châteauroux	53 429	51 942	- 3 %	0	9 059 (6)	15 727 (20)
St-Brieuc	52 559	48 563	- 8 %	+ 2,1 %	17 220 (7)	35 840 (22)
Roanne	55 195	48 705	- 12 %	- 4,8 %	30 566 (35)	40 420 (46)
Évreux	47 412	46 045	- 3 %	- 0,1 %	11 885 (26)	37 972 (114)
La Roche s/Yon	43 813	45 098	+ 3 %	+ 0,9 %	8 889 (4)	25 293 (11)
Arras	46 446	41 730	- 10 %	+ 0,9 %	12 657 (20)	37 537 (78)
Carcassonne	42 154	41 153	- 3 %	- 2,4 %	11 040 (15)	15 615 (32)
Mâcon	39 344	38 404	- 2 %	+ 0,4 %	17 871 (22)	20 486 (31)
Châtelleraut	37 080	35 838	- 3 %	- 3,3 %	10 782 (8)	24 413 (23)
St-Dizier	36 544	35 189	- 4 %	- 4,2 %	25 063 (55)	28 270 (62)
Dreux	42 264	33 379	- 21 %	+ 5,8 %	18 644 (38)	32 349 (65)
Saumur	32 497	32 149	- 1 %	- 1,1 %	13 932 (13)	19 745 (21)
Alençon	33 680	31 608	- 6 %	+ 2,6 %	1 995 (4)	13 332 (28)
Soissons	30 009	30 213	0	+ 2,5 %	12 864 (31)	16 993 (45)
Épernay	29 667	27 668	- 7 %	- 5,2 %	3 880 (8)	11 889 (21)
Sens	26 463	26 602	0	+ 5,3 %	14 032 (27)	32 611 (60)
Rodez	25 550	24 368	- 5 %	+ 6,3 %	4 340 (2)	9 416 (6)
Dax	19 113	18 648	- 2 %	+ 4,7 %	4 521 (4)	9 247 (11)
Montargis	18 380	16 110	- 12 %	+ 3,5 %	11 377 (20)	23 296 (40)

France entière, la croissance des communes rurales proches des villes – celles que l'INSEE identifie comme « rurales en ZPIU » (zone de peuplement industriel et urbain) est plus forte que celle des agglomérations elles-mêmes, voire largement positive quand celle des agglomérations décroît purement et simplement (2). Entre 1975 et 1982, sur la base des limites de 1975, la population des communes rurales des ZPIU de 20 à 100 000 habitants a augmenté de 1,5 % l'an quand celles des seules communes urbaines de ces mêmes ZPIU n'augmentait plus que de 0,3 % l'an. Plus net encore, le mouvement de

déclin démographique des centres : sur 24 agglomérations de 20 à 100 000 habitants choisies à titre d'échantillon, 21 voient leur population régresser dans la commune centrale de 1 à 10 % en règle générale. Dans 12 cas sur 24, c'est l'agglomération elle-même dans sa totalité qui stagne ou régresse (3).

A la périphérie au contraire, la dimension de la couronne rurale située en ZPIU s'est beaucoup dilatée au cours de la dernière décennie. Le nombre des communes qui la composaient a augmenté parce que de nouvelles communes ont présenté en 1982 les caractéristiques socio-démographiques déjà révélées en 1975 par des communes rurales plus proches des agglomérations : taux d'accroissement démographique relativement élevé, faible taux de population active agricole et fort taux de sortie des actifs vers d'autres communes d'emploi.

Entre 1975 ET 1982, les ZPIU constituées autour d'un échantillon de 24 agglomérations moyennes de 16 000 à 76 000 habitants (3) ont vu le nombre de communes rurales présentant ces caractéristiques augmenter de plus de 80 %.

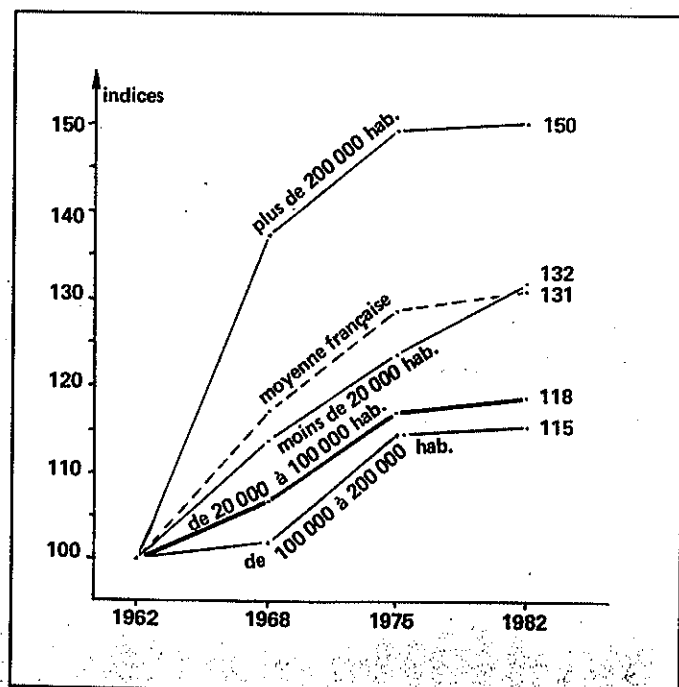
Dans une agglomération comme Évreux, dont la commune centrale perd 2,8 % et l'agglomération entière stagne à 54 000 habitants, les communes rurales de la ZPIU sont passées de 26 à 114, la population de 12 000 à 38 000 habitants. Dans les limites de 1975, les 26 communes rurales ont vu leur population augmenter de 44 % (12 000 en 1975, 17 300 en 1982).

(2) La ZPIU contient : 1) des communes dont les activités industrielles, commerciales ou administratives emploient plus de 100 salariés ; 2) des communes dont le taux de population active non agricole résidant dans la commune mais travaillant au dehors est élevé ; 3) des communes dont le taux de croissance de la population active non agricole est élevé.

Il faut souligner que l'extension des ZPIU en nombre de communes et en superficie ne relève pas seulement de la redistribution de la population urbaine, mais aussi de la dispersion des activités économiques par déconcentration urbaine, et de l'élargissement géographique des centres en termes d'emplois et de services, élargissement autorisé par la motorisation individuelle des ménages.

(3) Voir le tableau 2.

Fig. 2. Vingt ans de croissance urbaine selon la taille des agglomérations



1.2. Des conséquences sur la mobilité quotidienne

Les leçons de cette analyse comptable ne sont pas secondaires : tout d'abord, comme on l'a déjà dit, les villes moyennes ou petites sont affectées par les mêmes phénomènes de redistribution spatiale et surtout de croissance urbaine « éparpillée » que leurs plus grandes voisines. La commune centrale perd de la population, l'agglomération stagne, régresse ou progresse très légèrement, après deux décennies de vive croissance. En revanche, la ceinture des communes rurales s'épaissit, son poids démographique s'alourdit après des décennies d'exode rural.

En termes de mobilité, ces ceintures livrent chaque jour ouvré leur contingent d'actifs migrant vers l'agglomération (centre ou zones d'activités modernes dans les communes de banlieue). Ces « campagnes-dortoirs » étendues aux lisières des plus modestes villes sont la forme contemporaine des « banlieues-dortoirs » des grandes cités des années soixante, et leur existence est tout naturellement en correspondance étroite avec le reflux de l'attraction démographique des très grandes villes, la déconcentration de l'activité nationale et l'accroissement des niveaux de vie, qui a permis à la fois le développement de la motorisation individuelle des ménages et leur accession à la propriété privée, également individuelle.

Ces tendances plutôt massives, même nuancées aujourd'hui par l'amorce d'un retour vers les centres selon certains observateurs, ont dessiné en une décennie une nouvelle géographie des villes moyennes et petites, dont il importe de tenir compte dans la définition de l'offre de transport collectif :

- la distinction urbain-interurbain s'estompe dans les réalités de la mobilité quotidienne ;
- le tassement de la population urbaine ne doit en aucun cas être interprété comme un ralentissement de la demande potentielle, même non avouée ;
- l'extension spatiale des bassins d'emploi et la multiplication des foyers d'emploi en zones d'activité déconcentrées par rapport au centre des villes allonge les déplacements et « dépolairise » leurs directions majeures, jusqu'à ce jour orientées de la périphérie proche vers le centre. Ces flux massifs hérités de la croissance concentrée de la ville et de l'activité se fractionnent et se recomposent aujourd'hui autour de nouvelles polarités géographiques ;
- Il nous apparaît enfin que les résultats inégaux et parfois médiocres de l'évolution de l'usage des transports collectifs dans les villes moyennes relève peut-être un peu plus de cette configuration urbaine nouvelle qu'on aurait tendance à le croire : aura-t-il suffi d'augmenter l'offre et d'en améliorer la qualité quand la géographie migratoire des actifs, pour ne parler que d'eux, aura porté les citadins, comme une évidence à utiliser un mode de transport – la voiture particulière – plus confortable, plus rapide et sans attente pour se déplacer dans un milieu urbain que les grands travaux de voirie, de rocades en déviations, ont rendu finalement fort accueillant aux automobiles en l'espace de vingt-cinq ans ?

Fig. 3. « Le tassement de la population ne doit en aucun cas être interprété comme un ralentissement de la demande... » (Photo M. Quidort)



Laval : des déplacements en voiture individuelle de banlieue à banlieue

A l'initiative du district urbain de Laval, une enquête portant sur 15 000 actifs (le tiers de la population active) a été mise en œuvre en 1982 pour connaître avec précision les flux migratoires engendrés par les déplacements domicile-travail.

Il apparaît que 86 % des actifs interrogés se rendent à leur travail en voiture individuelle, 9 % à pied et 5 % en transports collectifs. Dans le centre, la part du transport collectif monte à 9 % mais n'excède pas 3 % dans les échanges en périphérie.

Comme le font remarquer les actifs interrogés, aucune contrainte de circulation ou de stationnement ne vient freiner l'usage du véhicule individuel en périphérie et même au centre.

La géographie de l'emploi permet de délimiter nettement quatre pôles : le centre-ville tertiaire, représentant 20 % de l'emploi total, et trois foyers industriels situés aux limites du centre, sur la commune de Laval, totalisant 65 % de l'emploi.

La répartition de l'habitat traduit en périphérie une formidable expansion des résidences individuelles. En 20 ans, 6 500 pavillons ont été construits. Mettant en correspondance les évolutions de la population, de l'habitat et de la motorisation individuelle, les auteurs de l'enquête concluent que chaque pavillon construit dans l'agglomération entre 1975 et 1982 s'est accompagné de l'apparition d'un seul habitant supplémentaire, mais de celle de 2,8 voitures supplémentaires (+ 2 400 pavillons, + 2 300 habitants, + 6 500 voitures) !

Les migrations alternantes engendrent donc des flux entre les zones pavillonnaires périphériques et les quatre pôles d'emplois situés sur la commune centrale. Toutefois, le pôle central ne concerne qu'une part relativement modeste des migrations.

Ainsi, parmi les actifs de deux communes périphériques, Bonchamps et Saint-Berthevin, respectivement 10 et 15 % travaillent sur place ; 57 et 40 % se rendent dans des zones industrielles voisines du lieu de résidence, tandis que 13 et 15 % seulement se rendent au centre-ville pour travailler. Mais 16 % des actifs de Bonchamps et 28 % de ceux de Saint-Berthevin travaillent en périphérie à l'opposé de leur lieu de résidence.

Ces valeurs montrent donc la relative discrétion des mouvements vers le centre-ville, l'importance des flux de banlieue à banlieue et surtout l'existence de flux entre secteurs opposés de la périphérie urbaine.

Mais le tracé de voies routières modernes et largement dimensionnées, qui évitent le passage par le centre, permet ces échanges entre banlieues dans de bonnes conditions de confort et de rapidité... pour peu qu'on utilise sa voiture.

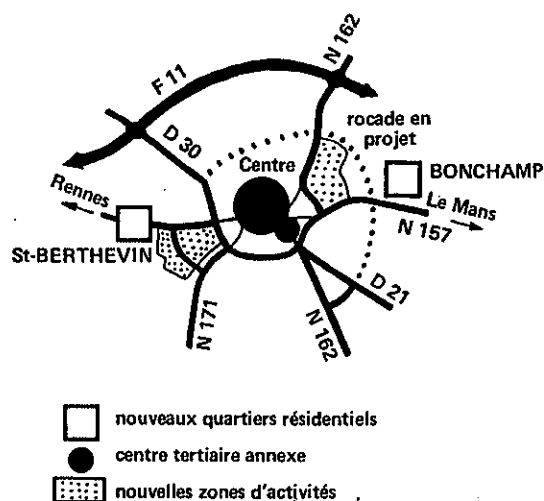


Fig. 4. Les infrastructures routières et l'extension de Laval

Beauvais : une ville moyenne et sa périphérie

L'agglomération de Beauvais offre un bon exemple des mouvements de population qui ont affecté les villes moyennes au cours des trente dernières années. En 1954, elle compte près de 30 000 habitants et atteint 55 800 habitants en 1982. Son taux de croissance entre recensements passe par un maximum de +5,4 % par an pour la période 1962-68, et par un minimum de -0,3 % par an entre 1975 et 1982.

Mais, dans le détail, les comportements diffèrent entre la commune centrale de Beauvais d'une part et, d'autre part, les autres communes de l'agglomération et les deux premières couronnes de communes rurales, qui comprennent respectivement 8 et 31 communes (figure 6).

On observe en effet que la commune centrale régresse de 54 à 52 000 habitants entre 1975 et 1982, alors que le reste de l'agglomération gagne 3 000 habitants et les deux couronnes rurales encore autant.

Un examen plus fin des causes de la variation démographique observée entre 1975 et 1982 révèle que la croissance naturelle masque et atténue un mouvement d'exode urbain beaucoup plus important. Les seuls soldes migratoires montrent en effet que 6 000 personnes ont quitté la commune centrale et que le reste de l'agglomération et les deux couronnes rurales précédemment définies n'ont qu'imparfaitement compensé ces départs, puisque leur solde migratoire s'élève à 3 000 personnes au total.

Au bout du compte, la périphérie de l'agglomération et les couronnes rurales auront gagné au total 6 000 personnes (excédent de naissances plus nouveaux résidents), et le centre aura perdu 2 000 habitants. Mais surtout, ces 6 000 nouveaux habitants installés dans un rayon de 5 à 10 km ont Beauvais pour centre en matière de santé, d'administration, d'achats, de loisirs, voire de travail.

■ ville de Beauvais
▨ autres communes de l'agglomération INSÉE

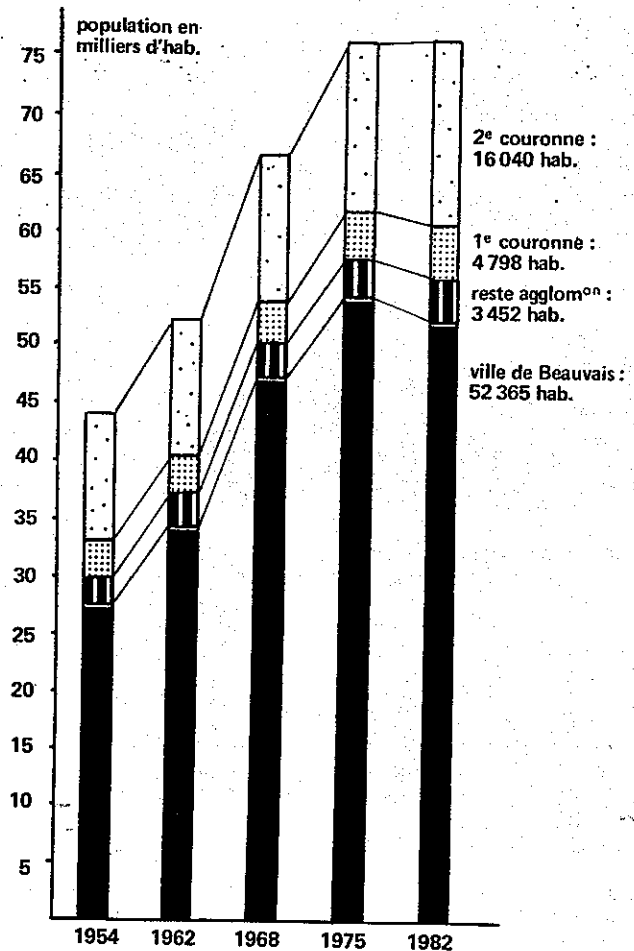
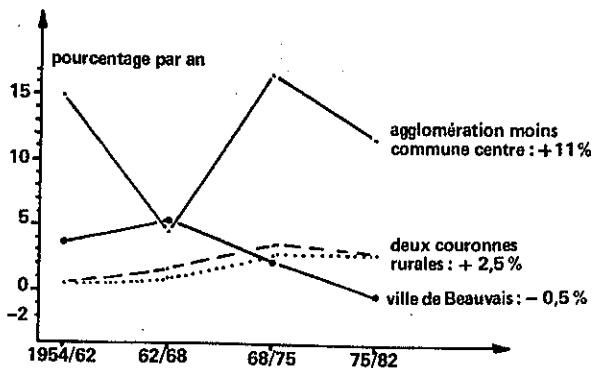
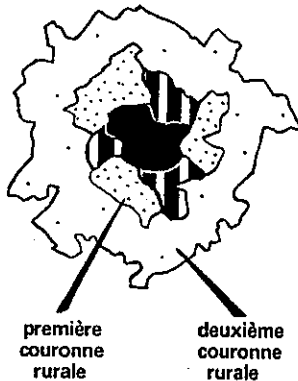
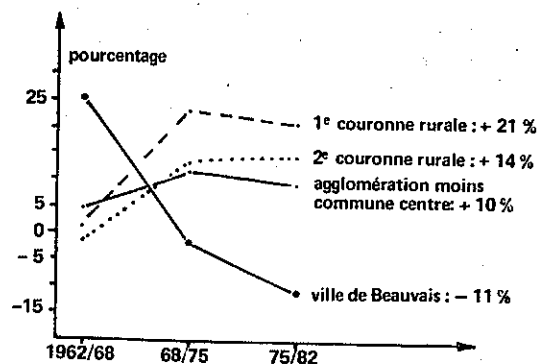


Fig. 5. (ci-dessus). Évolution de la population de l'agglomération de Beauvais depuis 1954.

Fig. 6. (ci-contre). Schéma de l'agglomération de Beauvais.

Fig. 7. (ci-dessous à gauche). Taux de croissance de l'agglomération depuis 1954.

Fig. 8. (ci-dessous). Soldes migratoires de l'agglomération depuis 1962.



2. Les réseaux de transport collectif des villes moyennes

2.1 Dix ans d'offre et d'usage dans les villes françaises

L'augmentation de l'offre entraîne une augmentation de l'usage. Cette constatation a été au cours de la dernière décennie le meilleur argument des promoteurs du transport collectif, dans la mesure où il montrait qu'il était possible d'enrayer le déclin de l'usage, qui mène à la détérioration des recettes et à la réduction consécutive de l'offre pour raison d'économie, selon une spirale descendante bien connue et largement utilisée dans la région parisienne avant guerre et dans plusieurs villes de province immédiatement après.

Il est vrai que l'offre, mesurée en kilomètre parcourus par les véhicules du parc, a augmenté de 69 % entre 1975 et 1985. Pendant le même temps, l'usage, mesuré par le nombre de voyages, n'a progressé que de 57 %. Encore ne tient-on pas compte de l'évolution de la population desservie qui, en dehors de toute amélioration de l'offre, suffit à entraîner la modification de la demande. Une fois gommés les effets de l'évolution démographique, la progression de l'usage, mesuré cette fois en voyages/hab, est ramenée à 53 %, tandis que la croissance de l'offre, mesurée en km/hab passe de 69 à 71 %.

C'est cette différence entre croissances de l'offre et de la demande que l'on se propose d'analyser selon la taille des villes.

Comme on peut le constater à la lecture du tableau 3, la réponse de l'usage aux séductions de l'offre nouvelle est bonne dans les villes de 300 à 700 000 habitants, voire excellente dans les villes de plus de 700 000 h : quand l'offre y progresse de 30 à 45 %, l'usage y croît de 24 à 49 %. En revanche, dans les villes de 100 à 300 000 h, l'usage (+104 %) ne suit l'offre (+130 %) que de plus loin, alors que la croissance démographique s'y avère élevée (+14 %, contre 3 % pour la moyenne des villes françaises).

Enfin, dans les villes de moins de 100 000 h, l'écart est encore plus grand, mais il est vrai que la population y baisse de 5 % : l'offre croît de 71 %, mais l'usage de 45 % seulement. Dans le même temps la couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes de trafic passe de 81 à 51 %.

2.2 Limites de l'efficacité de l'offre dans les villes moyennes

Augmenter l'offre n'aura donc pas été aussi efficace dans les villes moyennes que dans les grandes villes – si l'on considère simplement l'efficacité comme l'adéquation de l'usage à l'augmentation de l'offre. On trouve donc ici implicitement confirmation des effets de l'évolution de la morphologie urbaine et de l'offre de voirie automobile, dans un contexte sociologique et économique favorable à l'acquisition et à l'usage de la voiture individuelle.

Ainsi, dès lors que les fortes contraintes qui pèsent sur les automobilistes des très grandes villes tendent à disparaître du fait d'une taille d'agglomération bien inférieure, l'attraction du transport collectif par rapport au mode concurrent demeure fort

Fig. 9. « Dans les villes de moins de 100 000 habitants [...] l'offre croît de 71 %, mais l'usage de 54 % seulement » (ici, à Annecy, offre $\times 5$, usage $\times 4$; photo M. Quidort)



Tailles des agglomérations	K (offre)		V (usage)		H (population desservie)	
	1975	1985	1975	1985	1975	1985
moins de 100 000 h	23 132 000	39 303 000	85 303 000	124 166 000	3 063 000	2 924 000
100 000/300 000 h	74 023 000	170 023 000	291 979 000	596 883 000	5 936 000	6 772 000
300 000/700 000 h	75 675 000	98 265 000	320 160 000	398 825 000	3 939 000	3 743 000
plus de 700 000 h	66 433 000	96 286 000	274 920 000	409 893 000	3 070 000	3 028 000
Total	239 263 000	404 509 000	972 362 000	1 529 767 000	16 008 000	16 468 000

Tableaux 2a et 2b : évolution 1975-1985 de l'offre et de l'usage de transport collectif selon la taille de l'agglomération ; ci-dessus : valeurs absolues ; ci-contre : ratios.

K : kilomètres parcourus
V : nombre de voyages par an
H : nombre d'habitants desservis

Taille des agglomérations	K/H		V/H		V/K		V/K/H $\times 1 000$	
	1975	1985	1975	1985	1975	1985	1975	1985
moins de 100 000 h	7,55	13,51	27,84	42,46	3,69	3,14	1,20	1,07
100 000/300 000 h	12,47	25,17	49,18	88,14	3,94	3,50	0,66	0,52
300 000/700 000 h	19,21	26,25	81,28	106,55	4,23	4,06	1,07	1,08
plus de 700 000 h	21,64	31,80	89,55	135,37	4,14	4,26	1,35	1,41
Total	14,95	25,56	60,74	92,89	4,06	3,78	0,25	0,23

Tableau 3 : indices de croissance 1975-1985 (indice 100 en 1975)

K : kilomètres parcourus par an
V : nombre de voyages par an
H : nombre d'habitants desservis

Taille des agglomérations	K	K/H	V	V/H	V/K	V/K/H	H
moins de 100 000 h	171	179	145	152	85	90	95
100 000/300 000 h	230	203	204	179	89	78	114
300 000/700 000 h	130	137	124	131	96	101	95
plus de 700 000 h	145	147	149	151	103	104	99
Total	169	171	157	153	93	92	103

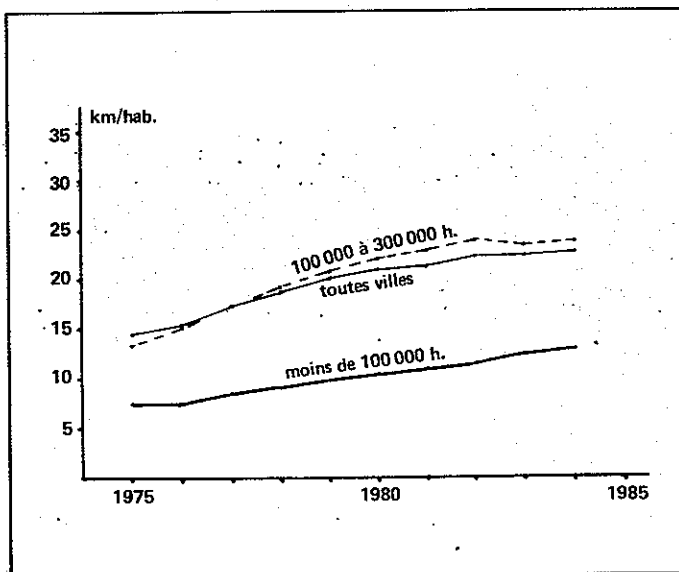


Fig. 10. Offre de transport collectif en France (hors agglomération parisienne) en kilomètres par habitant.

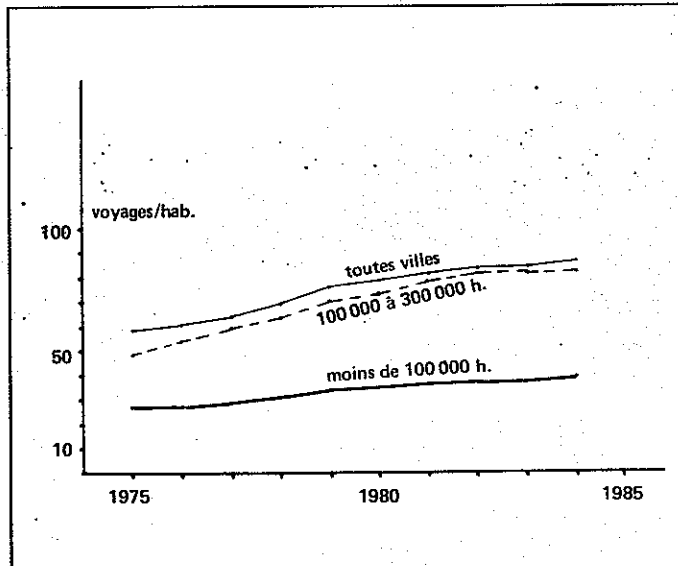


Fig. 11. Usage des transports collectifs en voyages par habitant.

difficile — voire impossible — à maintenir, le plus souvent au prix d'une augmentation importante de l'offre, en qualité comme en quantité.

Les réseaux des villes moyennes doivent donc faire face à la fois aux tendances démographiques — à la baisse —, aux tendances géographiques — à la dispersion —, et aux tendances socio-économiques — à l'individualisme. Mais ils doivent le faire, contrairement aux grandes agglomérations, sans espérer l'aide de la congestion de la voirie, qui ne joue d'ailleurs en faveur des transports collectifs que lorsqu'il existe un véritable réseau en site propre. Dans ces villes moyennes peu ou pas saturées, la clientèle des transports collectifs tend alors à se rapprocher de la population non individuellement motorisée.

La comparaison entre ces évolutions différenciées de l'offre et de l'usage peut être facilitée par l'examen du ratio voyages par

kilomètres parcourus, qui indique en quelque sorte l'abondance de l'usage rapportée à l'unité de compte de l'offre.

L'évolution de ce ratio v/km entre 1975 et 1985, telle qu'on peut la lire au tableau 2b en valeurs absolues et au tableau 3 en indices, révèle un affaïssissement du résultat des réseaux d'autant plus prononcé que les villes sont plus petites : — 15 % dans les villes de moins de 100 000 h, — 11 % dans les villes de 100 000 à 300 000 h (quand la population desservie augmente de 14 %) ; au-delà, les valeurs de 1975 sont plus ou moins conservées, voire améliorées (entre —4 et +3 % au-dessus de 300 000 h). La taille de l'agglomération joue donc un rôle important dans l'efficacité réelle de l'augmentation de l'offre.

Les conséquences financières de cette dégradation du ratio v/km sont aggravées dans les grandes villes par la saturation de la voirie. Les dépenses de fonctionnement/km parcouru y

Niort : un réseau représentatif des villes moyennes



Le réseau de l'agglomération de Niort (environ 60 000 habitants) est bien représentatif des réseaux des villes moyennes françaises. Il comprend 7 lignes radiales ou diamétrales, qui passent toutes par un point central (Place de la Brèche). Les lignes convergent donc vers le centre le long de grandes avenues rectilignes.

Elles desservent en revanche les périphéries selon un parcours long et sinueux, au gré des voiries tracées au milieu des grands ensembles collectifs, des lotissements de maisons individuelles ou de zones d'activités généralement très étendues.

Fig. 12. Plan schématique du réseau de Niort.

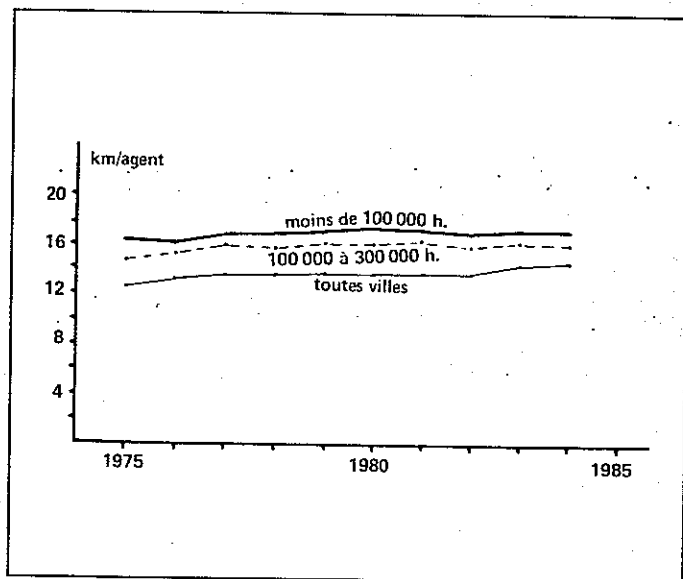


Fig. 13. Productivité des transports collectifs en kilomètre par agent

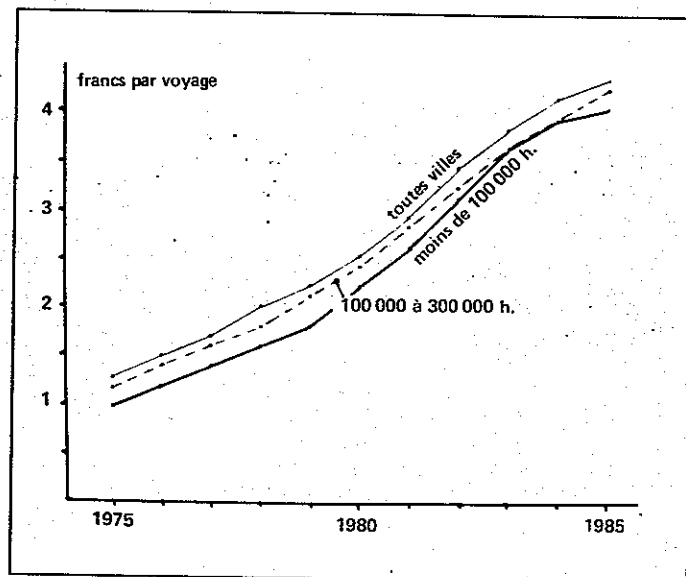


Fig. 14. Coût des transports collectifs en francs par voyage.

sont supérieures de 50 % à celles des villes de moins de 100 000 h (18 F/km contre 13 F/km en 1985), en grande partie en raison des pertes de productivité causées par la congestion de la voirie. Cette situation est confirmée par le ratio km/agent roulant, qui est supérieur de près de 50 % dans les villes moyennes. De ce fait, malgré un ratio v/km stagnant ou en légère amélioration, les réseaux des grandes villes voient dilapidée une partie des recettes apportées par l'augmentation de l'offre.

Dans les villes moyennes, malgré une bien meilleure productivité – dépenses de fonctionnement/km parcouru, km/agent roulant –, la plus faible réponse de l'usage à l'augmentation de l'offre entraîne sur les résultats financiers des effets non moins négligeables : avec 3 v/km contre plus de 4 dans les villes de plus de 300 000 h, les villes moyennes ont vu leur taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes de trafic s'effondrer, comme on l'a déjà dit.

En 1975, la couverture totale des dépenses de fonctionnement par ces recettes aurait exigé un nombre de voyages supérieur de 18 % à ce qu'il a été (contre 34 % dans les villes de 300 à

700 000 h). Mais en 1985, en supposant les dépenses/km et les recettes/voyage constantes et égales à celles de 1975 (en francs constants), le nombre de voyages aurait dû être supérieur de 38 % (contre 39 % dans les villes de 300 000 à 700 000 h) !

Ces constatations n'impliquent nullement de conclure que le service de transport collectif coûte trop cher, mais simplement de le tenir pour un équipement urbain comme un autre, dont la qualité doit être payée. Car le droit indiscutable à user de son véhicule individuel en ville n'a pas pour corollaire la disparition du droit au transport pour les clientèles captives, c'est-à-dire non motorisées.

Contrairement aux grandes villes, où l'on peut considérer le transport collectif comme le moyen d'entretenir le droit au transport individuel sur une voirie saturée en détournant une partie des automobilistes vers les autobus ou le métro – le transport collectif ou l'asphyxie –, les villes moyennes démontrent ce que peut être un service collectif de qualité, dont le coût serait consenti par la collectivité pour prix du droit à la mobilité (et aussi de l'image de marque de la ville !).

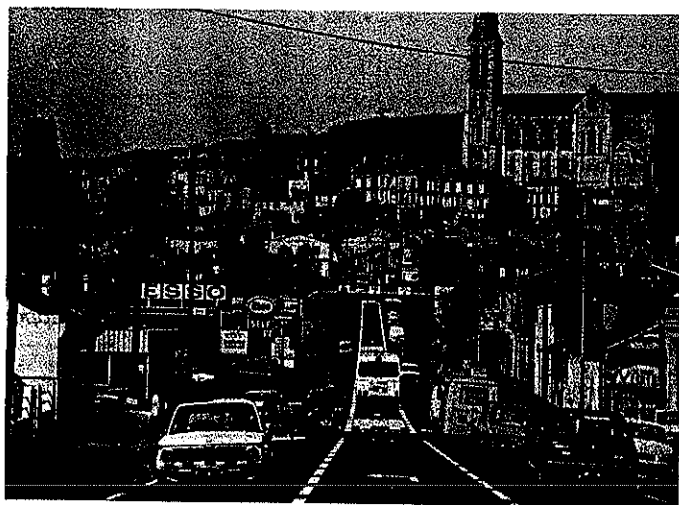


Fig. 15. (ci-dessus). « Les villes moyennes démontrent ce que peut être un service collectif de qualité [...] » (Angoulême, photo STGA)

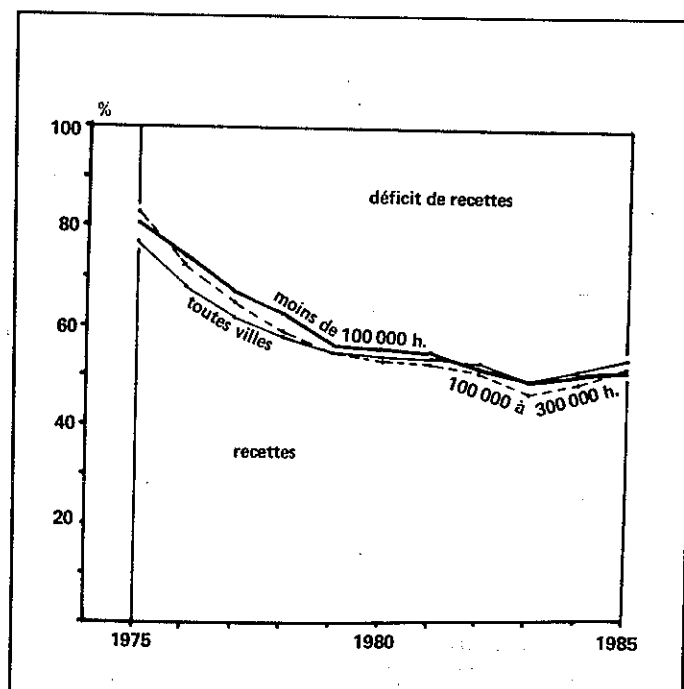


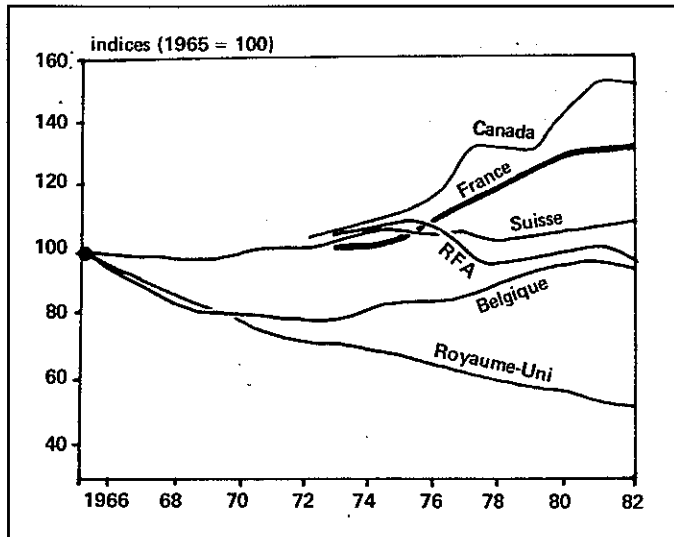
Fig. 16. (ci-contre). Taux de couverture des dépenses des réseaux par les recettes de trafic.

Notes de lecture

par Francis Beaucire

Plusieurs ouvrages du CÉTUR

Le Centre d'Étude des Transports Urbains a publié récemment plusieurs titres qui ne manqueront pas d'intéresser les lecteurs de *Transports Urbains*. Tout d'abord, deux fascicules parus en décembre 1986 et juillet 1987 reviennent sur la mesure des déplacements en ville et l'identification des facteurs déterminants de cette mobilité urbaine : d'une part, le CÉTUR fait le bilan des plans de déplacements urbains, les fameux « PDU », élaborés entre 1983 et 1986. D'autre part, une enquête menée par téléphone dans l'agglomération grenobloise en 1985 est exposée, ainsi que les résultats obtenus.



Évolution de la fréquentation des transports publics urbains dans plusieurs pays (source : revue *Transports, Urbanisme, Planification*).

Ces deux ouvrages s'ajoutent au numéro du deuxième trimestre 1987 de la revue *Transports, Urbanisme, Planification* qui relate les débats du colloque de décembre 1986 organisé par l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sur le thème des rapports entre villes, déplacements et transports. On y trouvera en particulier des contributions relatives à l'évolution des déplacements quotidiens, à celle des motifs de mobilité, à la concurrence automobile-transport collectif, aux coûts de la mobilité et aux politiques de transport urbain. En tout onze contributions conclues par une table ronde consacrée au libéralisme dans l'organisation des transports collectifs.

Enfin, on citera deux agréables plaquettes de plus de 60 pages. L'une est consacrée à la politique de déplacements urbains de Nancy. On y trouvera de nombreuses données chiffrées résultant d'études qui permettent d'évaluer les résultats de la politique de transport collectif mise en œuvre par le district urbain. L'autre présente de façon également très vivante et abondamment illustrée de photos, graphiques et dessins, la réalisation de la grande rocade ouest de Chartres, suggérant des solutions techniques respectueuses de l'environnement et du paysage, et préservant la sécurité des usagers de la voirie. L'important effort d'intégration de la voie nouvelle dans les sites chartrains est ainsi donné en exemple, et il ne fait pas de doute que certaines solutions adoptées devraient faire réfléchir ailleurs, avant de construire l'irréparable.

L'Expérience des plans de déplacements urbains (juillet 1987, CÉTUR, 100 F.)

Enquête « déplacements » par téléphone ; agglomération grenobloise : 1985, décembre 1986, CÉTUR 40 F.

Transports, Urbanisme, Planification, volume 7, 2^e trimestre 1987, CÉTUR, 60 F.

Une politique pour les déplacements urbains : Nancy, 1987, CÉTUR, 50 F.

Paysage pour une rocade (cas de Chartres), 1986, CÉTUR, 55 F.

CÉTUR : 8, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux (1 - 46.57.11.47)

L'UTP et la productivité : un livre blanc

Les journées 1987 de l'UTP se sont tenues au printemps à Grenoble sur le thème de la productivité. Le « Livre blanc » édité par l'UTP à la suite de ces journées constitue une très intéressante mise au point sur cette question fort controversée. Appuyée sur de nombreuses données chiffrées, la démonstration faite par l'UTP relativise un bon nombre d'idées reçues ou du moins lancées par ceux qui entendent assurer la promotion du libéralisme dans les transports collectifs. En particulier, les différents facteurs intervenant dans la mesure de la productivité des réseaux sont passés en revue : productivité externe, fortement liée à l'état d'encombrement de la voirie, productivité interne, dont on a beaucoup dit qu'elle s'était dégradée en raison de la progression des charges de personnel. L'UTP montre à ce sujet que ces charges n'ont pas progressé plus vite dans les transports collectifs que dans d'autres secteurs comparables de l'économie. En outre, la part des coûts salariaux dans la totalité des coûts d'exploitation régresse de 73 à 68 % entre 1975 et 1985. Le Livre blanc examine également la situation à l'étranger et les « gisements » de productivité à exploiter pour améliorer l'équilibre recettes/dépenses.

Tableau 1. Quelques résultats des réseaux de transports collectifs dans plusieurs pays (source : livre blanc de l'UTP)

	Part des frais de personnel dans les coûts de fonctionnement	voyages/km	recettes dépenses en %
France	68 %	4	49
Belgique	70 %	3,9	41
Italie	74 %	6,9	30
Suisse	79 %	7,7	72
RFA	64 %	3,3	68
USA	74 %	3,7	44

Livre blanc, Grenoble du 23 au 31 mars 1987, UTP, novembre 1987, (UTP : 5, rue d'Aumale, 75009 Paris)

A signaler :

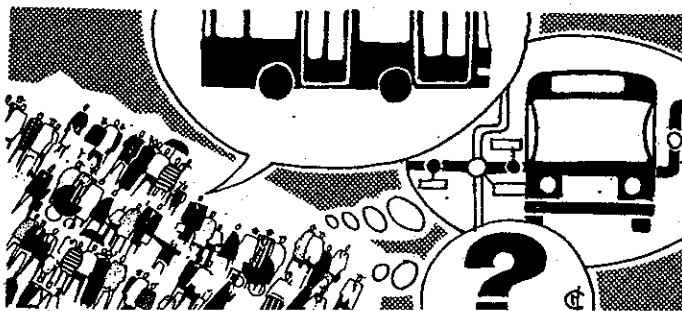
La genèse des grandes vitesses à la SNCF : de l'innovation à la décision du TGV Sud-Est, par J.-M. Fourniau, rapport n° 60 de l'INRETS, 1988, 2, avenue Malleret-Joinville, 94114 Arcueil Cedex.

Tunis et sa région : dynamique territoriale et mobilités dans la grande périphérie de Tunis, par G. Marotel et A. Tarrius, rapport n° 32 de l'INRETS, 1987.

Les transports urbains guidés de surface : situation actuelle et perspectives, par F. Kühn, rapport n° 4 de l'INRETS, 1987.

Recherches concernant aux tendances des transports pour la décennie à venir, Table ronde n° 75 de la Conférence européenne des Ministres des Transports, 1987 (en vente à l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16).

D'une métropole régionale à l'autre : qualité des dessertes de voyageurs, par J.-C. Merciol, *Observatoire économique et statistique des transports*, 1988 (au prix de 90 F). Quarante-dix pages de cartes et tableaux chiffrés concernant les relations intervilles de 22 grandes villes françaises, par la route, le rail et les airs (étude comparative).



Les réseaux de transport des villes moyennes

par Maurice ABEILLE et Jean-Marie JARRIGE,
CÉTÉ de Lyon

Les réseaux des villes moyennes présentent des caractéristiques qui les distinguent assez nettement de leurs homologues des grandes agglomérations : voirie généralement peu saturée, marche à pied souvent envisageable pour relier les quartiers du centre entre eux, forte proportion de « scolaires » dans la clientèle et, au contraire faible proportion de migrants alternants. La structure des réseaux est le plus souvent radiale, avec un unique nœud central. Les principaux indicateurs économiques font apparaître que les réseaux de ces villes se sont souvent engagés dans un mouvement d'amélioration de l'offre. Pourtant, la clientèle n'a suivi que d'assez loin, et l'équilibre financier de ces réseaux tend à se dégrader, à l'image de la situation des très grandes villes.

Le législateur, en instaurant tardivement le versement-transport pour les villes de moins de 100 000 habitants et au taux maximal de 0,5 % seulement, pris acte de l'émergence un peu partout en France, dans les villes moyennes et au cours de la deuxième moitié des années 1970, de véritables réseaux de transports urbains ; il a reconnu également les caractères spécifiques de la demande de transports collectifs. Ces derniers s'expliquent en partie par les morphologies urbaines, souvent fort éloignées de l'archétype classique d'une ville

développée de manière radioconcentrique à partir d'un centre historique.

Villes à « taille humaine » où généralement les deux tiers de la population sont à moins de 30 minutes à pied du centre, les villes moyennes présentent une extraordinaire diversité de situations qui n'est pas estompée, comme dans les grandes villes, par la masse des flux à gérer.

1. Les conséquences de l'effet de taille sur la mobilité

Le point commun aux villes moyennes tient à leur échelle dite humaine, qui fait par exemple de la marche à pied un mode de déplacement concurrentiel aux modes motorisés. Cela est vrai pour la voiture, que les citadins n'utilisent pas le jour du marché pour se rendre au centre, comme pour les transports collectifs qui enregistrent des baisses sensibles de clientèle (environ - 10 %) au printemps par rapport à l'hiver.

Le deuxième trait commun aux villes moyennes tient à l'étalement récent des villes ou des agglomérations par des lotissements en petits collectifs ou maisons individuelles, par création « hors les murs » de zones d'activités et parfois d'équipements scolaires, qui ont provoqué un éclatement, le risque d'isolement d'une minorité d'habitants, ébréché le mythe de la taille humaine et posé des problèmes d'accessibilité aux équipements et aux emplois, y compris au centre pour les habitants des nouveaux quartiers périphériques.

Ces caractères généraux ne doivent pas masquer la grande diversité des morphologies urbaines, tant du point de vue économique qu'urbanistique. Schématiquement, on peut distinguer trois types de villes moyennes, dans lesquelles les problèmes de déplacements se posent en termes différents (tableau 1).

Fig. 1. « Deux tiers de la population sont à moins de 30 mn à pied du centre » (Alençon, ph. F. Beaucire)



Tableau 1 : typologie simplifiée des villes moyennes

Critères	Villes tertiaires	« Villes centres » locales	Villes industrielles
Fonctions	Chefs-lieux de département, capitale historique	au mieux sous-préfecture, parfois capitale historique	peu de fonctions administratives
% d'actifs dans le secteur secondaire	moins de 40 %	de 50 à 55 %	plus de 60 %
Taux d'activité féminin	de 35 à 40 %	de 30 à 35 %	plus de 30 %

Plus les villes moyennes ont un secteur tertiaire développé, correspondant à une fonction administrative importante localisée dans les quartiers centraux – souvent à caractère historique – plus le taux d'activité féminin est élevé. Toutes ces conditions favorisent le développement des transports collectifs.

2. La demande en transports collectifs urbains est originale...

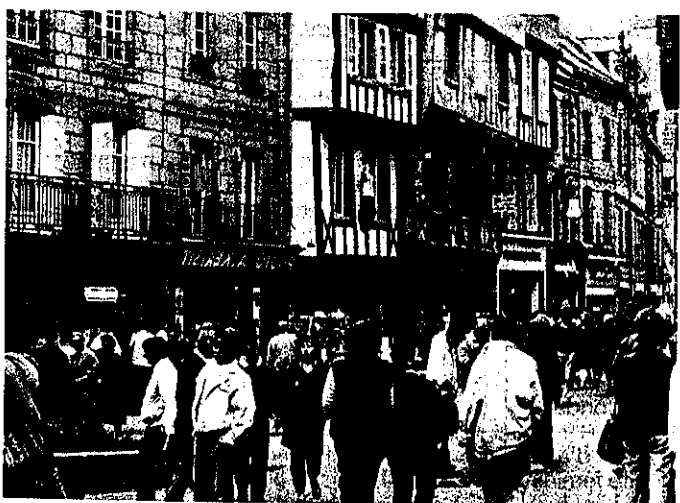
Pourquoi et pour qui organiser des transports collectifs ? La question est au cœur de toute réflexion sur le fonctionnement ou la création de transports urbains. Il est très rare que la demande en transports collectifs corresponde à des problèmes posés par la circulation des seuls véhicules particuliers, alors que pour une grande ville la nécessité d'un réseau d'autobus est évidente d'un simple point de vue fonctionnel.

Dans les villes moyennes, la demande en transports collectifs s'exprime rarement. Quand elle l'est, elle provient des quartiers démunis et sous la forme de ramassage scolaire. Elle peut provenir également d'une prise de conscience des élus, face à des problèmes d'aménagement urbain en liaison avec la vie sociale. C'est ce qu'exprime M. Auxiette, député maire de La Roche-sur-Yon, qui explique l'importance des transports collectifs dans sa ville par « le rôle qu'ils jouent, en particulier pour les personnes âgées, pour les scolaires, pour les femmes non salariées. Ils contribuent, en rompant les solitudes, à créer un nouveau mode de vie en facilitant l'échange et la rencontre, l'accès aux services et aux équipements collectifs à l'intérieur de toute l'agglomération ».



Fig. 2. La demande en transports collectifs est très souvent en concurrence avec celle des autres modes... (Niort, photo F. Beaucire)

Fig. 3. ... y compris avec la marche à pied (Quimper, photo B. Gournay)



Au contraire, un secteur secondaire prédominant n'a pas donné naissance à des centres urbains achalandés. L'organisation des transports s'appuie sur des services de ramassages ouvrier et scolaire, rendant les autres demandes difficiles à saisir comme à satisfaire par un système classique de réseau de transports urbains.



Fig. 4. « Dans tout les cas, les transports collectifs se présentent [...] comme un service supplémentaire offert aux habitants » (Saumur, photo F. Beaucire)

En termes d'aménagement urbain, le développement d'un réseau de transports peut être une réponse soit à des problèmes d'accessibilité aux équipements – qui, s'ils sont de réalisation récente, ont été construits en périphérie (lycée, collège, hôpital, etc...) –, soit à des soucis de revitalisation des quartiers centraux, soit à la nécessité de lutter contre l'« éclatement » de la ville, afin d'affirmer sa cohésion. Dans tous les cas, les transports collectifs se présentent et sont perçus comme un service supplémentaire offert aux habitants.

Cette spécificité des réseaux des villes moyennes apparaît dans la structure de la clientèle transportée. À partir d'enquêtes réalisées un jour ouvrable dans les transports urbains de sept villes moyennes, il ressort (tableau 2) :

- une faible proportion de déplacements domicile-travail ; environ deux à trois fois moins nombreux en valeur relative que dans un réseau de grande ville ;
- la part très élevée des scolaires, qui peuvent représenter dans certains cas jusqu'aux deux tiers de la clientèle.

Tableau 2 : motifs des déplacements des usagers de sept réseaux de transports urbains (1)

Motifs	Part
Travail	15 %
Ecole	44 %
Courses, visites	40 %
Autres	1 %
Total	100 %

Face aux caractères très spécifiques des demandes en transports collectifs, très souvent en concurrence avec celle des modes de transports individuels – y compris la marche à pied – l'organisation et la gestion des transports collectifs posent donc aux villes moyennes des questions particulières qui appellent des réponses spécifiques.

(1) Résultats d'enquêtes réalisées entre 1979 et 1984 sur les réseaux d'Annonay, Belfort, Dole, Le Puy-en-Velay, Oyonnax, Thonon-les-Bains et Vienne.

3. Mais les résultats des réseaux se rapprochent de la moyenne

Les ratios classiques d'offre, demande et productivité donnent des indications sur les grandes évolutions de ces réseaux, mais leur interprétation doit tenir compte des aspects qualitatifs qu'ils ne traduisent pas.

Quarante-huit réseaux de province (agglomérations de moins de 100 000 habitants, dont 8 seulement de moins de 50 000 habitants) figurent dans le fichier national des 101 réseaux. L'évolution d'un certain nombre d'indicateurs de 1980 à 1985 montre une tendance des villes moyennes à se rapprocher de la catégorie des villes de 100 000 à 300 000 habitants.

En effet, dans ces villes moyennes (tableau 3) :

- l'offre de transport, exprimée par les kilomètres, a augmenté plus vite que dans les villes plus grandes, bien que restant encore à un niveau très nettement inférieur ;
- la clientèle a suivi, mais dans une proportion moindre ; l'élasticité de l'offre à la demande n'a été, durant cette période, que de 0,86 alors qu'elle était supérieure à 1 pour les villes plus importantes ;
- la productivité interne de ces réseaux (km / agent) s'est détériorée plus vite, tendant également à rejoindre celle des villes de taille supérieure ; les coûts de fonctionnement ont de ce fait subi la même évolution ;
- les recettes commerciales ne couvrent plus que la moitié des dépenses de fonctionnement (52 %).

Les villes analysées peuvent être classées plutôt comme de « grandes villes moyennes ». Mais on retrouve un phénomène identique entre villes de moins de 30 000 habitants et villes de

30 000 à 70 000 habitants, dans un échantillon de 22 villes du quart Sud-Est de la France.

La spécificité des villes moyennes en matière d'organisation des transports collectifs aurait-elle donc tendance à s'estomper malgré une demande spécifique ?

Fig. 5. « L'offre de transport [...] a augmenté [...] ; la clientèle a suivi, mais dans une proportion moindre » (St-Quentin, photo F. Beaucire)



Tableau 3 : quelques indicateurs des réseaux selon la taille des agglomérations

	1980		1985		Evolution 1985-1980	
	300 000 à 100 000 h	moins de 100 000 h	300 000 à 100 000 h	moins de 100 000 h	300 000 à 100 000 h	moins de 100 000 h
km/habitant	23,6	11,2	25,2	13,8	+ 6,8 %	+ 23,2 %
Voyages/habitant	79,4	36,2	88,1	43,3	+ 11,0 %	+ 20,0 %
Voyages/km	3,36	3,25	3,5	3,14	+ 4,2 %	- 3,4 %
km/agent (x 1 000)	15,4	17,0	14,6	15,6	- 5,2 %	- 8,2 %
Dép. fonct./km (en francs)	8,2	7,0	14,6	12,7	+ 78,0 %	+ 81,0 %
Dép. fonct./voy. (en francs)	2,45	2,17	4,18	4,05	+ 71,0 %	+ 87,0 %
Recettes/dép. fonct.	54,0	56,9	52,3	51,5	- 3,1 %	- 9,5 %

4. Pourtant l'organisation des transports collectifs en ville moyenne demeure spécifique

La croissance très rapide de l'offre de transport constatée dans ces villes est un effet direct de la capacité financière qui leur a été donnée récemment grâce au versement transport. La plupart des villes ont instauré la taxe immédiatement et pour beaucoup au taux maximal de 0,5 %.

4.1. Réponse limitée de la clientèle à l'offre nouvelle

Mais ce prompt développement des transports collectifs dans les villes moyennes a rapidement trouvé ses limites, le niveau de clientèle atteignant plus rapidement son plafond que dans les grandes villes. Les scolaires n'ont en effet pas une mobilité illimitée et il est très difficile d'accroître la clientèle des actifs du fait de la morphologie de ces villes.

L'importance des scolaires a conduit ces réseaux à être très attentifs à l'organisation même des services. Des horaires précis et bien adaptés priment, la plupart du temps, la mise en service de fréquences élevées, envisageables sur une ligne tout au plus.

Certaines villes, qui avaient misé sur cette notion de fréquence élevée, ont été contraintes pour des raisons financières de diminuer l'offre, sans que cela se traduise par une baisse sensible de clientèle. En heure creuse, le réajustement des horaires aux besoins doit être encore plus précis que dans une grande ville, la clientèle potentielle disposant toujours de la marche à pied comme mode de substitution.

4.2. Des réseaux à point central

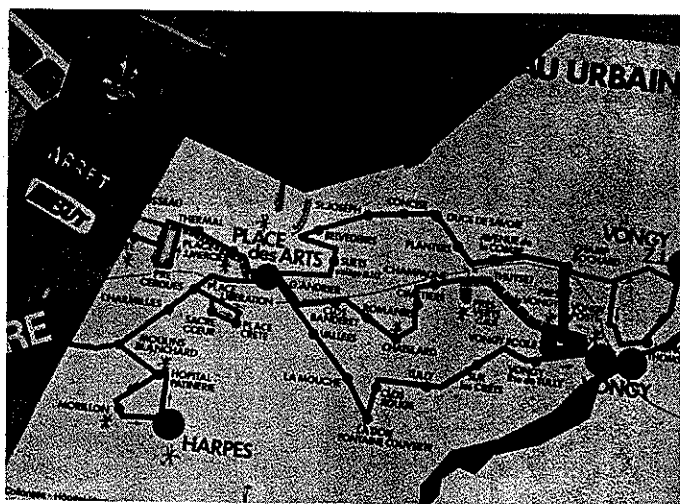
En ville moyenne, la structure radiale du réseau est la règle générale (poids du centre et absence relative de pôles secondaires). La diamétralisation des lignes, lorsqu'elle existe, ne sert qu'à donner une meilleure accessibilité au centre. L'arrêt central, dans certaines villes, peut même regrouper jusqu'à 80 % des montées dans les autobus (sens retour).

L'importance du point central, centre névralgique du réseau, a donc conduit quelques villes, dans le cadre de l'étude de leur plan de déplacement urbain (PDU), à repenser des solutions



Fig. 6. « L'importance du point central [...] a conduit quelques villes à repenser des solutions d'aménagement »... (Thonon-les-Bains, photo M. Abeille)

Fig. 7. ...« en intégrant au mieux tous les modes de déplacement » (Thonon-les-Bains, photo M. Abeille)



d'aménagement de ce secteur intégrant au mieux tous les modes de déplacement sous l'angle de la fonctionnalité et de la sécurité (Le Puy, Thonon-les-Bains par exemple).

4.3. Des champs d'expérimentation

Les villes moyennes, par l'obligation qu'elles ont de s'ajuster au plus près de la demande réelle, et en raison de l'échelle plus modeste des réalisations à prévoir, se sont révélées être un



Fig. 8. « Plus récemment, ce sont des villes moyennes qui ont mis en service la billetterie magnétique » (La Rochelle, photo F. Beaucire)

terrain favorable aux innovations et à l'expérimentation.

Les premières bornes d'appel sont apparues dans des villes comme Saumur, Saint-Malo, Elbeuf. On constate d'ailleurs que ce sont maintenant de grandes villes qui adoptent ce système pour tester la demande en zones peu denses. En revanche, les villes moyennes de 50 000 à 100 000 habitants commencent à intégrer les taxis dans leur système de transports collectifs pour exploiter une ligne ou la desserte d'un équipement spécifique (La Rochelle, Poitiers, Chalon-sur-Saône, Belfort, Chambéry...), alors que cette intégration s'avère plus difficile dans les grandes agglomérations multicomunales, où existent de profondes rivalités entre les taxis des différentes communes.

Des expériences faisant intervenir l'utilisateur dans l'organisation du transport (comme le « Van Pool » à Belfort) ont également vu le jour en villes moyennes).

Plus récemment, ce sont des villes moyennes qui ont mis en service la billetterie magnétique (La Rochelle, Douai...) et même l'expérimentation de la « carte à puce » (Blois). Leur taille plus modeste permet d'équiper entièrement le réseau et de procéder à une évaluation plus systématique, même si la pérennité de ces systèmes est ensuite reprise et assurée par des agglomérations plus importantes.

C'est encore un réseau de ville moyenne (Annemasse) qui sera le premier réseau français à être équipé entièrement d'autobus R 312.

Avec leur réseau de transport souvent modeste, mais adapté à la spécificité de leur demande (malgré une tendance à se rapprocher, par certains aspects, des caractéristiques de villes plus grandes), les villes moyennes sont su faire preuve d'esprit d'innovation pour s'adapter à leur particularité.



Les villes de moins de 100 000 habitants et le versement-transport

par Alain MEYÈRE,
ingénieur au CÉTUR (1)

Le versement-transport est un impôt prélevé sur les entreprises et spécifiquement destiné au financement des transports collectifs (2). Entre 1971 et 1982, la possibilité d'y recourir a été progressivement étendue à toutes les agglomérations urbaines égales ou supérieures à 30 000 habitants. Les villes de 30 000 à 100 000 habitants ont donc pu y faire appel depuis cinq ans. Un premier bilan de l'usage qui en est fait dans ces villes montre que le versement-transport a été nécessaire aux plus grandes pour alléger la contribution du budget général, alors que de gros efforts d'amélioration des réseaux avaient déjà été consentis, et aux plus petites pour mettre en œuvre la modernisation de réseaux qui seraient vraisemblablement restés en l'état, faute de pouvoir employer cette ressource.

1. Le système français de financement

1.1. Un système original

Le recours à des financements publics d'origine fiscale ou parafiscale destinés aux transports collectifs urbains est une caractéristique que partagent tous les pays développés. Même en Grande-Bretagne, la récente réforme du système a laissé aux collectivités publiques la possibilité, sous certaines conditions, de subventionner les services de transport.

Au-delà de cette préoccupation commune, les modalités pratiques d'intervention financière de la puissance publique sont très diverses d'un pays à l'autre, reflétant la diversité des options politiques et des choix d'organisation administrative. Dans certains cas, les responsabilités sont très décentralisées, comme en Allemagne fédérale, en France ou en Suisse. D'autres pays, à l'inverse, connaissent une intervention forte, réglementaire ou financière, de niveaux supérieurs : l'État central et/ou la Région sous ses diverses dénominations ; tel est le cas, en Europe, de la Belgique et des Pays-Bas et, en Amérique du Nord, du Canada et des États-Unis.

Pour ce qui est plus précisément du financement public des réseaux de transport, et pour se limiter au seul cadre européen, l'existence d'une ressource spécifique dont le produit est affecté au transport collectif urbain reste exceptionnelle. C'est généralement sur les budgets généraux que sont prélevées les sommes nécessaires, à l'exception de trois pays : l'Autriche, l'Allemagne fédérale et la France. Il existe en effet, à Vienne, une taxe assise sur la masse salariale et affectée au transport public. En RFA, un fonds d'investissement concernant pour une moitié environ la voirie et pour l'autre le transport collectif est alimenté par une taxe sur le carburant. Pourtant, il existe quelques différences importantes avec la situation française : le versement-transport autrichien n'a cours, à notre connaissance, qu'à Vienne ; en Allemagne, la nature même de la taxe implique un prélèvement et une gestion du produit au plan national. Il aurait été possible d'imaginer que les sommes ainsi collectées soient ensuite dévolues aux villes de manière automatique ; tel n'est pas le cas cependant puisqu'elles font l'objet d'une procédure d'attribution codifiée sur projet précis et selon de stricts critères d'éligibilité.

Seules les agglomérations françaises disposent donc, en Europe, d'une ressource spécifique, stable et d'un niveau

élevé, dont elles ont la disposition pleine et entière. Les villes de 30 000 à 100 000 habitants ont accès à cet instrument de financement depuis 1983.

1.2. Principe

L'intervention publique dans le financement des transports collectifs trouve habituellement sa justification dans la théorie économique des externalités. On désigne par ce terme les effets sans contrepartie d'une activité économique sur d'autres agents économiques. Il est difficile de leur attribuer un prix car ils ne font pas l'objet d'échanges sur un marché. Un exemple classique d'externalité dans les transports est constitué par l'impact de la congestion sur l'activité commerciale d'un centre ville. La hausse ou la baisse du prix d'un terrain en relation avec la variation de son accessibilité en est un autre exemple.

Les utilisateurs des transports collectifs sont les bénéficiaires directs du service, tandis que parmi les bénéficiaires indirects on peut trouver les utilisateurs de la voiture particulière, les propriétaires fonciers ou les employeurs. L'instauration d'un

Fig. 1. « Il existe en effet, à Vienne, une taxe assise sur la masse salariale et affectée au transport public » (S-Bahn à Vienne, photo A. Sutter)



(1) Centre d'étude des transports urbains

(2) On se reportera en outre au n° 49 (octobre-décembre 1981), dans lequel le versement-transport a fait l'objet d'un autre article

prélèvement auprès de certains de ces bénéficiaires traduit la volonté de la collectivité de leur faire supporter, en échange de ces avantages, une partie du coût du transport public.

Le versement-transport s'appuie sur deux principes :

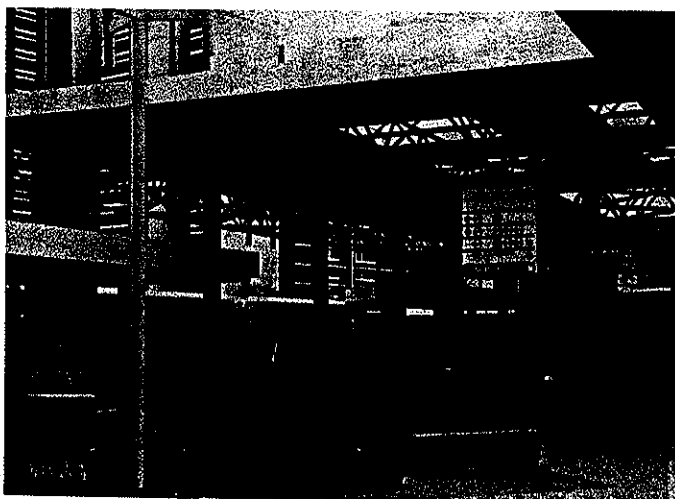
- faire participer les employeurs au financement en raison de la contribution du réseau de transport collectif à la fluidité des bassins d'emploi et à la mobilisation de la main d'œuvre ;
- en cohérence avec l'organisation décentralisée du secteur en France, donner aux collectivités locales les plus larges responsabilités en matière de mobilisation de cette ressource (décision d'instauration et volume à l'intérieur de certaines limites).

1.3. Quelques dates

La faculté de prélever le versement-transport a été conférée de manière progressive aux agglomérations françaises :

- loi du 12 juillet 1971 : *assujettissement obligatoire en Région parisienne* ; cette loi comporte plusieurs dispositions qui vont être reprises par la suite dans les textes législatifs et réglementaires relatifs aux agglomérations de province. Il s'agit notamment des employeurs assujettis (nature et effectif), de l'affectation du produit du versement et des organismes chargés du recouvrement ; elle fixe à 2 % le taux du versement pour Paris et les départements limitrophes de la petite couronne et à 1,5 % pour la partie des départements de la grande couronne située à l'intérieur de la *Région des transports parisiens* ;
- loi du 11 juillet 1973 : *autorisation d'instituer* le versement pour les communes et établissements publics dont la population est supérieure à 300 000 habitants : elle donne pouvoir mais ne fait pas obligation aux communes, aux communautés urbaines et aux établissements publics pluricommunaux au-delà du seuil de population indiqué de procéder au prélèvement selon des dispositions analogues à celles de la Région parisienne. Une disposition importante est introduite : le libre choix du taux de versement jusqu'à un plafond fixé à 1 %, pouvant être porté à 1,5 % en cas de réalisation d'une infrastructure de transport collectif subventionnée par l'État ;
- décret du 7 novembre 1974 : *extension* des dispositions de la loi du 11 juillet 1973 aux communes et établissements publics de plus de 100 000 habitants ;
- loi du 4 août 1982 : *modification* des dispositions de la loi du 11 juillet 1973 : le *seul inférieur* de population est abaissé à 30 000 habitants ; le *taux maximal* est de 0,5 % pour les communes et établissements publics dont la population se situe entre 30 000 et 100 000 habitants ; enfin les *règles d'affectation* du produit sont assouplies pour toutes les agglomérations.

Fig. 2. La loi du 12 juillet 1971, assujettissant la région parisienne au versement-transport, avait pour objet l'amélioration des conditions de transport ; elle a permis d'accélérer le programme d'investissement (Asnières-Gennevilliers, photo A. Sutter)



1.4. Versement-transport : mode d'emploi

1.4.1. Quelle procédure pour instituer le versement transport ?

L'instauration a un caractère facultatif. La décision est prise par délibération du conseil de l'autorité compétente pour les transports urbains qui fixe le taux réel dans la limite des taux plafonds, la date d'effet de la décision et la liste des organismes exonérés de plein droit du versement. Il fixe également, s'il y a lieu, les zones industrielles et commerciales à l'intérieur desquelles les employeurs seront remboursés de leurs versements et, éventuellement, la liste des employeurs autorisés à s'acquitter du solde dont ils sont redevables.

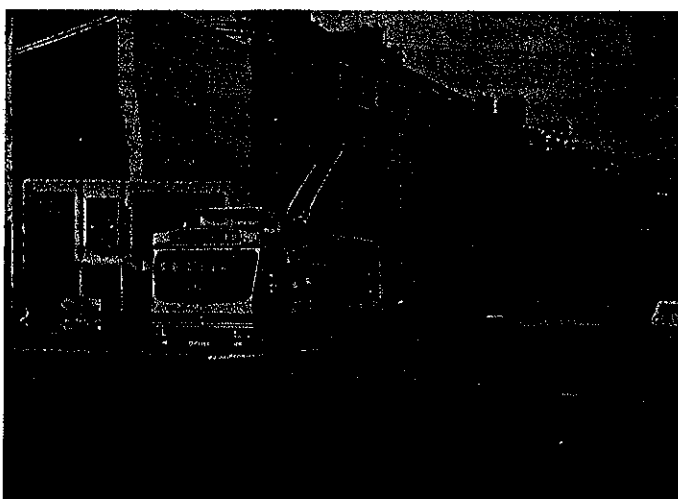
1.4.2. Qui doit payer ? Pour quels salariés ?

- *Employeurs assujettis* : ceux qui emploient plus de 9 salariés, que ces employeurs soient personnes physiques ou morales, publiques ou privées. Une seule exception est prévue à cette règle, en faveur des fondations et associations répondant à deux conditions précises : être reconnue d'utilité publique à but non lucratif et exercer une activité à caractère social.
- *Employés concernés* : le critère déterminant est celui du lieu de travail. Les entreprises sont assujetties pour ceux de leurs salariés qui sont employés à l'intérieur du territoire de l'autorité organisatrice.
- *Remboursement* : en premier lieu, pour les salariés employés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation d'une ville nouvelle ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale prévues aux documents d'urbanisme sous réserve que ces zones soient mentionnées dans la délibération institutive ou modificatrice. En second lieu, pour les salariés dont l'employeur justifie avoir assuré le logement **permanent** sur les lieux de travail ou effectué **intégralement** le transport collectif, c'est-à-dire s'il y a prise en charge intégrale du coût (gratuité) et de l'acheminement (distance de marche à pied « raisonnable » pour les trajets terminaux).
- *Assiette* : le versement est assis sur la totalité des salaires payés aux salariés concernés dans la limite du plafond des cotisations de la Sécurité sociale et se calcule sous forme de contribution additionnelle à ces cotisations.

1.4.3. Qui collecte les sommes ?

Ce sont les organismes de recouvrement des cotisations sociales et d'allocations familiales qui procèdent au prélèvement auprès des employeurs. Il s'agit des URSSAF ainsi que des organismes gestionnaires des régimes spéciaux et des caisses de mutualité agricole. Les règles et dispositions applicables aux cotisations d'assurance sociale s'appliquent

Fig. 3. « Décret du 7 novembre 1974 : le versement-transport est étendu aux communes et établissements publics de plus de 100 000 habitants (Limoges, photo F. Beaucire)



au versement-transport, en particulier pour la liquidation, le paiement, le contrôle et le contentieux éventuel. C'est l'organisme de recouvrement qui en est chargé.

Ces organismes prélèvent sur le produit brut du versement une

retenue pour frais de recouvrement égale à 1 % du produit *fictif* du versement au taux de 1 %, quel que soit le taux réel, ainsi qu'une retenue pour frais de remboursement, fixée par délibération de l'autorité organisatrice, qui ne peut excéder 0,5 % du produit *effectivement* encaissé.

2. Premiers éléments de bilan dans les villes de moins de 100 000 habitants

2.1. Où en est la mise en place de la mesure ?

Au 31 décembre 1987, le versement-transport était en vigueur dans 65 autorités organisatrices de 30 000 à 100 000 habitants. Si l'on s'en tient à des critères strictement démographiques, un peu moins d'une centaine d'agglomérations étaient théoriquement concernées par l'abaissement du seuil de population résultant de la loi d'août 1982. Dans les faits, pour être en situation de percevoir le versement-transport, il faut qu'il existe une autorité organisatrice, quelle que soit sa forme administrative, dont la population excède 30 000 habitants. Ce n'est pas le cas pour plus d'une vingtaine de ces agglomérations. On peut donc affirmer qu'aujourd'hui, sur cinq agglomérations théoriquement concernées, quatre sont en situation de percevoir le versement-transport et trois le prélèvent effectivement.

Les dates d'effet se sont échelonnées selon la chronologie suivante :

- au 1 ^{er} juillet 1983	: 25
- entre le 1 ^{er} juillet et le 31 décembre 1983	: 13
- entre le 1 ^{er} janvier et le 30 juin 1984	: 7
- entre le 1 ^{er} juillet et le 31 décembre 1984	: 7
- entre le 1 ^{er} janvier et le 30 juin 1985	: 2
- entre le 1 ^{er} juillet et le 31 décembre 1985	: 1
- en 1986	: 1
- en 1987	: 8

Dès avant la fin de l'année 1984, 80 % des villes qui prélèvent le versement-transport l'avaient institué. Près de la moitié d'entre elles (soit 25) l'avaient fait avec prise d'effet dès que la loi le permettait, c'est-à-dire au 1^{er} juillet 1983. Huit fois sur dix, c'est le taux maximal de 0,5 % qui est en vigueur, mais on trouve deux villes où le taux est de 0,4 %, six où il est de 0,3, une où il est de 0,25, trois où il est à 0,2 et deux à 0,1 %. Généralement, le taux adopté à l'origine est resté inchangé, sauf dans trois cas où il a été révisé à la baisse et deux à la hausse.

2.2. Quelles sont les villes qui l'ont adopté ?

Ce sont d'abord les villes les plus grandes qui ont instauré le versement-transport : 10 villes sur 12 parmi celles qui ont plus de 80 000 habitants, mais seulement 8 sur 30 parmi celles dont

la population légale se situe entre 30 000 et 40 000 habitants, et 60 % des villes entre 40 000 et 80 000 habitants. On remarque, en outre, que les plus grandes de ces agglomérations ont mis en œuvre leur décision dès l'année 1983 (9 sur 10), alors que les plus petites ont été plus tardives (2 sur 8 en 1983).

Ce sont aussi, à l'origine, les villes où le réseau de transport collectif est le plus développé : plus d'une sur deux lorsque l'offre de transport dépasse 8 km-véhicules/hab., contre moins de 20 % dans le cas contraire. On peut raisonnablement penser que, pour une partie des villes, le versement-transport a permis de répondre à un besoin de financement préexistant, tandis que pour les autres, il a été la condition préalable au développement.

2.3. Quel rendement ?

Les derniers chiffres disponibles concernent l'année 1986, et portent sur 40 agglomérations.

Le produit moyen annuel par habitant au taux de 0,5 % est de 129 francs en 1986, en augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente. En réalité, cette moyenne cache d'importantes disparités entre villes puisque les rendements observés vont de 65 francs à 206 francs sans qu'on puisse établir de corrélation simple entre le phénomène et des caractéristiques particulières aux villes. On remarque pourtant que les villes préfectorales d'un département ont plutôt des rendements meilleurs que les autres, même si de notables exceptions existent à cette règle. L'existence d'un secteur tertiaire administratif développé, avec pour conséquences un taux d'emploi féminin plus élevé et de plus grandes tailles d'entreprises, pourrait conduire à des rendements plus forts.

2.4. Une nouvelle ressource, pour quoi faire ?

On a souvent dit que le renouveau des transports collectifs en France s'est opéré à partir de 1973. C'est exact pour les réseaux de province pris dans leur ensemble, mais ce n'est pas vrai pour les seuls réseaux des villes de moins de 100 000 habitants, où le développement ne commence vraiment qu'à partir de 1977. Considérablement ralenti dans les plus grandes

Fig. 4. Arras, dont la population desservie atteint 85 000 habitants, a institué le versement-transport dès 1983 au taux de 0,50 % (photo B. Gournay)



Fig. 5. Laon, dont la population desservie n'est que de 27 000 habitants, l'a institué plus tardivement, en 1987 (photo B. Gournay)





Fig. 7. « À cette occasion, un nouveau marché s'est ouvert aux grands groupes de transport » : VIA-Transexel s'est ainsi implanté à Quimper... » (photo B. Gournay)



Fig. 8. « ... tandis que, de son côté, la CGEA s'implantait à Saint-Quentin (photo F. Beaucire)

ville depuis le début des années quatre-vingt, la croissance se poursuit dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants : entre 1984 et 1986, l'offre augmentait de 10 % dans ces villes alors qu'elle stagnait en moyenne, et même qu'elle baissait dans certaines villes.

La première utilisation du produit du *versement-transport* paraît concerner le matériel roulant :

- *extension*, puisque de 1983 à 1985, un tiers de l'accroissement total du parc de véhicules des réseaux de province provient des villes de moins de 100 000 habitants, alors qu'elles représentent moins de 10 % de l'offre kilométrique ;
- *renouvellement* dans plusieurs réseaux où l'âge moyen passe de plus de 5 ans à moins de 3 ans.

On assiste également à des créations de réseaux ou à des renforcements de l'offre qui sont souvent équivalents à des créations, tant le niveau de départ était faible. On peut dire qu'à

cette occasion, un nouveau marché s'est ouvert aux grands groupes de transport qui opéraient plutôt jusqu'à cette époque dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants : le premier d'entre eux, VIA-Transexel, s'implante à Albi, Alès, Arles, Châtelleraut, Hénin-Carvin, La Ciotat, Martigues, Montargis, Montauban, Narbonne, Quimper, Roanne, etc ; La SCET à Agen, Aurillac, Vienne, Bourgoin-Jallieu ; la CGFTE à Morlaix ; la STAM à Ajaccio ; la CGEA à Saint-Quentin et à Vierzon. De 1982 à 1984, l'offre de transport augmente de 13 % dans les villes qui viennent d'instituer le *versement-transport*, soit un rythme plus de 2,5 fois plus rapide que dans les villes plus grandes. La fréquentation, quant à elle, est en hausse de près de 9 %.

Les modifications de l'offre sont très souvent l'occasion de renégociation des contrats avec les transporteurs. Les contrats aux risques et périls qui subsistaient encore sont remplacés progressivement par des conventions aux termes desquelles les autorités organisatrices prennent à leur charge une partie des risques (gérance, prix forfaitaire, garantie de recette).

En conclusion...

Du point de vue financier, la période 1973-1983 avait été marquée, dans les villes de plus de 100 000 habitants, par une forte croissance des budgets consacrés au transport, sous l'effet quasi exclusif de l'augmentation des dépenses d'exploitation, les dépenses consacrées à l'investissement restant globalement stables. L'instauration progressive du *versement-transport* dans ces villes s'était accompagnée jusqu'en 1978-79 d'une baisse du financement à la charge des budgets généraux, c'est-à-dire que toute la première période de relance des transports collectifs de province en France a été financée grâce au *versement-transport*, sans recourir à la fiscalité locale traditionnelle.

Les indications éparses relatives aux réseaux des villes moyennes semblent indiquer deux cas de figure. Les villes qui avaient développé leur réseau dès la fin des années soixante-dix avant de pouvoir recourir au produit du *versement-transport* ont engagé des modifications quantitativement marginales et ont utilisé ce produit soit pour alléger leurs contributions financières propres, soit pour procéder au renouvellement d'une partie du parc et des installations fixes. Il s'agit plutôt de villes de plus de 60 000 habitants. Pour les autres, le *versement-transport* a permis d'initier un développement sans avoir à augmenter la pression fiscale (et même dans de rares cas en diminuant la taxe professionnelle).

Entretien avec M. Jean-Michel Gadrat, Président du GART

interview par Sonia DIAS

Le Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport, M. Jean-Michel Gadrat, a bien voulu répondre aux questions de « Transports Urbains ».

— **Question :** dans le rapport rédigé par MM. Doguet et Salmon-Legagneur pour le *Conseil National des Transports* en 1986⁽¹⁾, relatif aux forces et faiblesses du secteur des transports, on lit que le *versement transport* a eu des effets négatifs sur la productivité des réseaux de transport collectif, menant à l'augmentation des coûts d'exploitation. On ne peut pas considérer cela comme une surprise, et le GART lui-même fait cette constatation dans « *Circulez SVP !* ». Mais la façon d'aborder la question dans le rapport Salmon-Legagneur laisse planer des doutes sur le bien-fondé et l'avenir de cette ressource financière. Comment le GART réagit-il et comment défend-il le versement transport ?

— **J.-M. Gadrat :** d'abord, le GART n'a jamais dit que le VT avait eu un certain nombre d'effets pervers, et en particulier sur la productivité des réseaux. Il ne faut pas mélanger les choses : le VT a été essentiel au développement des transports publics urbains dans ce pays. Nous y sommes très attachés et je pense que le consensus des élus locaux est total sur ce point. S'il y a eu des effets pervers, compte tenu peut-être de gestions laxistes des moyens, je crois qu'il faut interpellier à la fois les entreprises locales exploitant les réseaux, les organisations socio-professionnelles qui ont peut-être géré de façon plus souple l'argent qui leur a été confié, ne serait-ce que sur le plan du poste le plus élevé des coûts, c'est-à-dire la main-d'œuvre.

Il y a un effet qui duré quelques années, mais qui n'est pas lié à la réalité du VT. Le VT a été pendant un certain temps un produit fiscal qui devait aller aux investissements, et c'est bien ce qui s'est passé : c'est cela, la réalité du VT. M. Salmon-Legagneur, je pense, a écrit son rapport dans un contexte politique qui n'est pas le mien, et je ne peux absolument pas admettre, finalement, des conclusions aussi hâtives. S'il y a eu des effets pervers et que l'on veuille s'en servir pour remettre le VT en cause, cela veut dire que l'arbre va cacher la forêt et ce n'est pas acceptable. A l'époque où le rapport est sorti, nous l'avons attentivement lu et nous avons réagi vivement auprès du Ministre des Transports. Ce dernier s'est bien rendu compte du danger politique que contenait ce rapport, puisqu'il m'a répondu que le rapport n'engageait que son rapporteur. On en restera donc là.

— **Question :** l'hebdomadaire « *L'Événement du Jeudi* » a publié dans son numéro du 11 juin 1987 un dossier consacré aux transports collectifs. On peut y lire : « *globalement, les cités n'ont jamais fait un vrai choix de priorité entre les moyens collectifs et la voiture individuelle* ». Comment entendez-vous un tel jugement ?

Il est vrai qu'en France, à quelques exceptions près, aucun choix n'a été fait en la matière. Et on peut le regretter, parce que je crois que le partage de l'espace, la gestion des espaces publics urbains sont des éléments de l'enjeu politique des villes que constitue leur avenir. Ne pas savoir justement partager l'espace public en faveur d'un mode plutôt que d'un autre, c'est appliquer une politique au fil de l'eau, cela veut dire qu'on engendre des coûts supplémentaires de gestion de la voirie et de gestion des déplacements. Cela veut dire qu'on ne permet

pas aux transports collectifs urbains de se développer comme ils le devraient.

Il faut bien dire, à la décharge des élus locaux, que c'est une position qui n'est pas du tout dominante dans l'opinion française et que ce discours est marginal. Quand les élus locaux doivent faire des choix, ils sont difficiles et il est nécessaire de les expliquer. Maintenant, ces choix ont été faits dans d'autres villes européennes, et je pense, pour la France, que la tendance est inscrite et qu'à l'avenir, on pourra en faire autant, malgré notre esprit latin.

— **Question :** On entend dire — ou on sous-entend — aujourd'hui que la privatisation permet d'atteindre une meilleure productivité et qu'elle serait dans les transports collectifs un moyen de revenir à l'équilibre financier des réseaux. En Grande-Bretagne, il y a déjà eu des réalisations en ce sens. Pouvez-vous nous en parler et exposer la position du GART sur ce problème ?

— **J.-M. Gadrat :** le GART ne peut pas prendre position sur la question de la privatisation. C'est la liberté des collectivités locales qui est en cause, et c'est à elles de choisir le mode d'exploitation de leur réseau. Le Président que je suis ne peut pas s'engager et recommander un processus plutôt qu'un autre. Ceci étant dit, je crois que les gains de productivité sont plus dans la politique choisie, dans la volonté politique, que dans le mode d'exploitation. En clair, il y a une productivité externe au réseau qui est trouvée dans la gestion de la voirie. Cette productivité-là est tout à fait essentielle à l'activité des transports collectifs. Et il y a une productivité interne, qui tient dans la qualité de la gestion du réseau et de tout ce qui concerne les coûts d'exploitation : gestion du personnel, du carburant, politique de marketing, etc..., tout ce qui fait qu'une entreprise peut se développer. Quand on regarde les tableaux de productivité, on peut très bien avoir des entreprises publiques qui sont tout à fait performantes et productives, qui sont moins chères que certaines entreprises privées ; l'inverse existe aussi. Donc, il n'y a pas de règle absolue, et je ne rentrerai pas dans ce débat idéologique, qui constitue à mon avis une impasse par rapport au fond du problème.

— **Question :** dans « *Circulez SVP !* », le GART préconise pour les autorités organisatrices une plus grande compétence d'expertise, afin d'obtenir une « véritable autonomie » ; cela signifie-t-il que, dans certains cas et avec le recul, des choix techniques auraient été plus ou moins imposés aux autorités organisatrices par les constructeurs ou les exploitants ?

— **J.-M. Gadrat :** même aujourd'hui, je ne pense pas que les collectivités se laissent imposer tout et n'importe quoi par les constructeurs ou les gestionnaires de réseau. Je crois que l'époque est révolue ; les collectivités sont attentives aux choix qu'elles font et surtout à leurs conséquences, ici ou là, les erreurs sont toujours possibles, mais je ne crois vraiment pas que ce soit une règle générale. Les problèmes institutionnels évoqués et avancés dans « *Circulez SVP !* » sont à mon avis — et là encore je suis sans doute très marginal parmi les élus français — tout à fait essentiels. La France a de nombreuses communes, or les enjeux économiques se jouent au niveau des agglomérations, des départements ou des régions. L'échelle de la commune est bien trop petite pour permettre de prendre en compte la totalité des éléments d'une politique, qui se présentent à l'échelle de l'agglomération entière. Donc, en l'absence de ce qui s'est passé dans d'autres pays européens, c'est-à-dire un regroupement communal délibéré, résultant d'une volonté politique nationale, nous préconisons une

(1) *V. Transports Urbains* n° 61, p. 43

coopération intercommunale active, même si cela est mal vu de l'ensemble des maires. C'est je crois le seul moyen de réunir les décideurs locaux autour d'une politique commune pour développer de grands services publics d'intérêt local, ou à l'échelle de l'agglomération.

Il faut que cela se fasse dans la concertation et avec le maximum de moyens politiques, techniques, juridiques, financiers, etc... Il faut rechercher la cohérence. Cela prendra du temps. Quand je dis dans « Circulez SVP ! » que le pouvoir de police doit aller de pair avec la réglementation en matière de voirie, je ne dis peut-être que des évidences, mais des évidences qui ne sont pas encore passées dans les esprits ; cette proposition remet en cause le pouvoir de police du maire ; tout ce discours est peut-être hérétique aujourd'hui, et sera admis demain.

— **S.D.** : pourtant, j'ai conversé un jour avec un élu qui m'avait dit qu'il était difficile, presque impossible de rivaliser avec la très grande compétence des constructeurs.

— **J.-M. Gadrat** : c'est un aveu de faiblesse inquiétant. Je crois que les techniciens des exploitants sont effectivement des gens qui ont de l'expérience et une certaine compétence en matière d'expertise de transport. Aux collectivités de se doter aussi de techniciens qui puissent — j'allais dire leur tenir tête, mais non ! — être des interlocuteurs valables et permettre ainsi aux élus de défendre l'intérêt de la collectivité. Je dirais que cela aussi, définir une politique sans se donner les moyens, c'est une erreur. C'est un petit peu l'ABC de la politique que de se donner les moyens. Si un élu accepte toutes les solutions qu'on lui propose, c'est une autre façon de faire un choix, qui relève d'une certaine pratique, qui n'est pas la mienne. Je ne pense pas que ce soit la pratique de la majorité des élus de ce pays.

— **Question** : le GART réclame la suppression de la taille minimale de la ville, actuellement fixée à 30 000 h, pour instaurer le versement transport, et demande la liberté pour les autorités organisatrices d'en fixer le taux. Or, dans les petites villes, le transport individuel n'est guère gêné par la saturation de la voirie, comme dans les grandes agglomérations. Dans ces conditions, pensez-vous que les transports collectifs pourraient augmenter leur clientèle dans des proportions suffisantes pour justifier des investissements importants ? L'État n'oblige-t-il pas ainsi les autorités organisatrices à éviter des dépenses qu'il juge peu justifiées ? Ne trahit-il pas ainsi une opinion qu'on pourrait prêter au législateur, selon laquelle il ne convient d'accorder une priorité aux transports collectifs que lorsqu'on ne peut vraiment plus faire autrement ?

— **J.-M. Gadrat** : ce n'est pas tout à fait cela. Nous n'avons pas demandé la suppression du seuil de 30 000 h. Je le saurais ! Nous demandons en revanche l'élargissement du VT aux départements et nous demandons surtout un pourcentage de la TIPP, la taxe intérieure sur les produits pétroliers, pour pouvoir financer les investissements en matière de transports régionaux, ou urbains et interurbains. Après tout, ce sont les

députés et les sénateurs qui délibéreront. Nous nous plaçons un peu sur le même plan que des pays voisins, comme l'Allemagne, où il y a, me semble-t-il, un bon système de financement des transports collectifs.

L'abaissement du seuil au-dessous de 30 000 h, je ne pense pas que cela réglerait quelque problème que ce soit. L'important, c'est de financer les transports interurbains. Je crois que c'est effectivement un enjeu de demain, tout en sachant très bien que l'Association des Présidents des Conseils Généraux y est hostile. On sent bien que cette revendication n'est pas très « politique », mais il faut bien que quelques-uns fassent preuve de courage pour faire avancer les choses.

Quant à la fin de votre question, je pense que l'État n'est pas si vertueux que vous le laissez entendre. Je crois surtout à la notion de réseau. Il faut qu'on ait une continuité pour les gens qui sont captifs des transports collectifs. Cela veut dire qu'il faut partout un maillage assez dense pour que l'on puisse se déplacer en toute liberté, parce que c'est aussi une liberté que de pouvoir se déplacer quand on ne dispose pas de voiture individuelle. Cette liberté-là est peut-être moins défendue que d'autres. Je me dois donc de la rappeler.

Pour les villes de moins de 30 000 h, c'est donc un aménagement concerté avec les transports interurbains qui me semble de nature à faire progresser les choses. Mais de là à installer un réseau urbain structuré dans ces villes, je ne sais pas si les élus seront prêts à en assumer le coût. Mais pourquoi pas ? Chaque situation locale doit être envisagée selon ses particularités.

— **Question** : selon vous, quelle est la bonne question que l'on ne vous pose jamais et que vous aimeriez qu'on vous pose ?

— **J.-M. Gadrat** : Pas une question, plutôt une affirmation. Je regrette qu'il n'y ait pas dans ce pays une sensibilité suffisante à ce que j'appelle, moi, la vraie protection de l'environnement, c'est-à-dire le respect de l'ensemble des équilibres d'une ville ou d'une région. On se satisfait trop souvent d'une politique à court terme, aux dépens d'une politique à long terme, moins « payante », moins spectaculaire, dans les transports comme dans d'autres domaines. Prenons les choix modaux par exemple. Plutôt que de faire des choix politiques en surface (choix entre les différents usagers de la voirie), on règle le problème par un souterrain. Grenoble, par exemple, a fait un choix véritablement politique, un choix de politique urbaine, en intégrant au mieux un mode de transport lourd, en site propre, dans son environnement urbain. C'est un choix qu'il faut saluer, car ce n'est pas le cas partout. C'est aussi un choix sur le long terme, car il oblige la ville à se conformer aux problèmes de déplacement. Le développement urbain se fait en fonction des infrastructures de transport, et non l'inverse. Les urbanistes qui conçoivent d'abord des logements dans les champs et qui ne pensent qu'ensuite qu'il faut y accéder sont dans l'erreur. Je souhaite donc que les aménagements urbains soient plus cohérents. Cohérence, cohérence, toujours plus de cohérence, et l'on ira vers une meilleure productivité, c'est là le seul vrai débat.



Pour la promotion des transports collectifs dans les villes moyennes : le point de vue du GART

par Jean-Louis GUICHENU,
Secrétaire général du GART

Le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) considère le versement-transport comme un moyen indispensable au renouvellement des réseaux de transport collectif et préconise son extension à toutes les collectivités territoriales qui souhaiteraient en faire usage, quelle que soit leur taille. Sont ensuite examinées les opérations d'amélioration de l'offre dans quatre villes : La Roche-sur-Yon, Cambrai, Castres et Béziers. Dans les trois premières, le versement-transport apparaît comme la condition sine qua non de l'évolution de l'offre. En revanche, à Béziers, l'autorité organisatrice de transport a refusé d'y faire appel depuis 1983, sans pour autant renoncer à mettre en œuvre une politique de transports collectifs.

1. Le GART pour le versement-transport

1.1. Le versement-transport : une ressource légitime...

Partout dans le monde, les économies développées, y compris les plus libérales (RFA et USA) assignent à leurs transports urbains des missions et des contraintes dites de service public. Ce service de l'intérêt public est, par voie de conséquence, retiré *de facto* du secteur marchand. C'est dire que l'usager ne supporte pas le coût total du transport collectif urbain, pas plus qu'il ne supporte le coût total de son déplacement lorsqu'il est automobiliste (mise à disposition et entretien, par la collectivité, de la voirie).

Aujourd'hui, personne ne conteste sérieusement les effets positifs pour l'activité économique d'un bon réseau de transport en commun. Employeurs et commerçants tiennent, c'est évident, avantages de son existence. D'une manière plus générale, la collectivité a intérêt à pouvoir disposer d'un transport public de qualité, que ce soit pour des raisons sociales (plus grande équité par rapport à la mobilité des personnes), par souci de l'environnement et de la qualité de vie urbaine (encombrements et pollution dues à l'usage anarchique de la voiture) ou que ce soit par économie en évitant au contribuable certaines dépenses d'infrastructures routières.

Dans ces conditions, il est logique que le financement du transport public soit partagé entre tous ceux qui en sont bénéficiaires.

Ceci a donc pour corollaire, l'intervention de la puissance publique qui se substitue à un « marché » inopérant pour un produit non marchand et finance — grâce à l'impôt — le service public.

La source de financement public peut prendre des formes spécifiques suivant les pays : taxe sur les produits pétroliers en RFA, taxes sur le chiffre d'affaires et sur la construction de bureaux en Californie, ... et *versement-transport* en France.

L'institution du *versement-transport* en France a été d'une importance considérable pour mener à bien la politique de développement du transport public. Il est certain que sans cette ressource les collectivités locales n'auraient pas pu financer toutes les actions qui ont été entreprises depuis 10 ans. Le taux de la taxe dite *versement-transport* est fixé librement par l'autorité organisatrice (commune ou groupement de communes) dans la limite d'un plafond dépendant de la taille de l'agglomération et de la nature des investissements engagés. C'est ainsi que ce taux ne peut excéder 0,5 % de la

masse salariale plafonnée dans une agglomération de 30 000 à 100 000 habitants disposant d'un réseau d'autobus, alors qu'il peut atteindre 1 % si la taille de l'agglomération dépasse 100 000 habitants et être porté à 1,5 % si la construction d'une ligne de tramway ou de VAL est engagée.

Le reste du financement est pris en charge par les budgets publics et, en réalité, essentiellement par les collectivités locales.

Les agglomérations de plus de 30 000 habitants disposent de la faculté d'instaurer le versement-transport depuis le 1^{er} juillet 1983. La loi du 4 août 1982 a, en effet, abaissé le seuil inférieur de population de 100 000 à 30 000 habitants, permettant ainsi pour ces agglomérations l'instauration du *versement-transport* mais au taux maximal de 0,5 % seulement.

La quasi totalité des autorités organisatrices de plus de 30 000 habitants, soit quelque 70 agglomérations, ont maintenant instauré cette ressource spécifique. Le *versement-transport* a véritablement été pour elles le moyen de mettre en œuvre le service public de transport qui auparavant n'était qu'embryonnaire. On présentera ci-après quelques exemples de réalisations permises par cette ressource.

1.2. ... qui doit être étendue à toutes les autorités organisatrices de transport

Rappelons pourtant que, même si elle est satisfaisante, la mesure d'abaissement du seuil de population de 100 000 à 30 000 habitants en 1982 est jugée insuffisante : elle doit constituer la première étape d'une marche vers la suppression totale de tout seuil de population, et vers l'homogénéisation du taux maximal de l'impôt, qui dépend encore de la taille de l'autorité organisatrice de transport. La mesure de 1982 suscite en effet plusieurs observations de la part des élus membres du GART.

Un grand nombre d'agglomérations de taille plus modeste, parmi lesquelles une vingtaine regroupent entre 30 000 et 50 000 habitants, ont déjà créé des services publics de transport urbain. Ces services répondent à un besoin vivement exprimé par les habitants et ne peuvent guère être développés faute de moyens financiers suffisants pour les collectivités locales. Afin d'assurer à tous les habitants de ces cités un véritable droit au transport, il est indispensable que toute commune ou regroupement de communes qui possède un réseau de transports urbains puisse lever cette taxe parafiscale.

D'autre part, au moment où le processus de décentralisation engagé va donner une plus grande autonomie aux communes, départements et régions et des responsabilités plus larges aux élus locaux, il convient d'avoir confiance en la capacité des élus des communes ou groupements de communes de moins de 100 000 habitants d'instituer le *versement-transport* à un taux correspondant à la fois au besoin de financement de leurs services publics de transport urbain et aux possibilités contributives des entreprises.

Le GART n'est donc pas favorable au fait d'introduire une distinction entre agglomérations suivant leur importance et de limiter le taux maximal du *versement-transport* à 0,5 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants alors qu'il est de 1 % dans celles de plus de 100 000 habitants.

Enfin, nous comprenons bien le souci et l'engagement du gouvernement de ne pas augmenter les charges des entreprises dans une période où l'emploi constitue une priorité nationale.

Cependant, nous considérons que l'institution du *versement-transport* dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants constitue une égalisation des conditions de concurrence entre entreprises qui, quel que soit leur lieu d'implantation, seront assujetties aux mêmes principes de taxation. Afin d'engager dès maintenant de nouvelles politiques de transports urbains, il nous paraît nécessaire que le *versement-transport* puisse être institué par toutes les agglomérations qui le souhaiteraient, dans la limite du taux maximal de 1 %.

Le GART se présente

« 40 millions de clients potentiels, 8 millions de personnes transportées chaque jour, 6 milliards de francs d'investissements annuels : voilà en quelques chiffres le secteur des transports publics en France, hors région parisienne.

Ce sont les élus locaux des communes, départements et régions qui, réunis au sein « d'autorités organisatrices de transports », ont en charge ce secteur, directement ou par l'intermédiaire de sociétés publiques ou privées auxquelles ils confient son exploitation.

Créé en 1981, le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) rassemble l'ensemble de ces autorités organisatrices urbaines et non-urbaines, indépendamment des options politiques et quelle que soit la taille des collectivités locales. Le GART, qui est une association, compte actuellement 130 adhérents. La quasi totalité des autorités urbaines est actuellement rejointe par les départements et les régions plus récemment dotés de la compétence transport. C'est dire qu'il est le seul organisme en mesure de posséder une vision d'ensemble des transports publics en France. Avec tous les aspects concrets que cela pose : financement, gestion, urbanisme, etc...

En quelques années seulement, le GART s'est donc affirmé comme un interlocuteur essentiel des pouvoirs publics, de l'administration, des professionnels et un acteur déterminant de la vie et du développement des transports collectifs. Par l'organisation de journées d'information, de voyages d'études, la publication régulière d'une lettre, de dossiers d'études et de documents consacrés au secteur, le Groupement entend

remplir une triple fonction d'échange et de confrontation d'expériences, de réflexion et de propositions ».

Les adhérents du GART

Aix-en-Provence, Ajaccio, Albi, Alençon, Alpes-Maritimes, Amiens, Angers, Angoulême, Annecy, Argenteuil, Arles, Arras, Artois (Béthune), Aubagne, Aurillac, Auvergne, Auxerre, Avignon, Bayonne, Beauvais, Belfort, Bergerac, Besançon, Béziers, Bordeaux, Bouches-du-Rhône, Boulogne sur Mer, Bourg-en-Bresse, Bourges, Brest, Caen, Calais, Calvados, Cambrai, Carcassonne, Castres, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Chartres, Châtellerauld, Cherbourg, Clermont-Ferrand, Côte-d'Or, Côtes-du-Nord, Le Creusot, Dieppe, Dijon, Douai, Dunkerque, Elbeuf, Epinal, Étampes, Étang de Berre, Evreux, Forbach, Gironde, Grenoble, Le Havre, Hénin-Carvin, Hérault, Laval, Lille, Limoges, Longwy, Lorient, Lyon, Mâcon, Le Mans, Marseille, Maubeuge, Melun, Metz, Midi-Pyrénées, Montargis, Montbéliard, Montluçon, Montpellier, Mulhouse, Nancy, Nantes, Narbonne, Nevers, Nice, Nièvre, Niort, Nord-Pas-de-Calais, Nord, Orléans, Pau, Poitiers, Pont-Évêque, Puy-de-Dôme, Le Puy-en-Velay, Quimper, Reims, Rennes, Riom, Roanne, La Roche-sur-Yon, La Rochelle, Romans sur Isère, Rouen, Saint-Brieuc, Saint-Chamond, Saint-Étienne, Saint-Malo, Saint-Nazaire, Saône-et-Loire, Seine-St-Denis, Sète, Soissons, Strasbourg, Tarn, Thiers, Thonon, Toulon, Tours, Tours-Agglom., Valence, Valenciennes, Vallée-de-la-Fenssch (Thionville), Vannes, Vaucluse, Vichy, Haute Vienne, Vierzon, Villefranche sur Saône.

2. Des progrès dans les villes de moins de 100 000 habitants

Les transports urbains des villes de moins de 100 000 habitants ont accompagné, au gré des situations locales, les spectaculaires mutations économiques et humaines des villes moyennes. Aujourd'hui, ces phases de développement sont, soit en cours de stabilisation, du moins au niveau quantitatif de l'offre en kilomètres, soit encore à conforter. Le GART a voulu, à travers quelques exemples (La Roche-sur-Yon, Béziers, Cambrai et Castres), mesurer le chemin accompli.

2.1. La Roche-sur-Yon : déjà dix ans

Timidement mis en place en 1976, relancé dès l'année suivante et ayant très vite grandi, le réseau de transport public de la ville de La Roche-sur-Yon est sur bien des points exemplaire. Une récente étude d'image a permis de mesurer la place qu'il a prise dans la cité : 90 % des Yonnais l'estiment désormais indispensable et 63 % d'entre eux le voient se développer dans l'avenir. Pas étonnant, dans ces conditions, que les moyennes réalisées par les transports en commun de la préfecture de la Vendée soient largement supérieures aux statistiques nationales des villes de même importance.

Le ratio *kilomètre par habitant et par an* est de 24 (pour une moyenne française de 12 dans les agglomérations de 50 000 habitants). Le nombre de *voyages par an et par habitant* s'établit à 70 (moyenne : 35). Ainsi, dès 1978, les bus de la STY

(Société des Transports Yonnais) parcouraient-ils déjà près d'un million de kilomètres. En 1985, ils en ont parcouru 1 100 000, illustrant une relative stabilisation de l'offre, tout à fait naturelle après une croissance si rapide.

Le dernier épisode de celle-ci date de 83-84, avec la nouvelle desserte d'une importante zone d'emploi en limite d'agglomération, conséquence directe de la décision des élus de percevoir le *versement transport* : en conduisant les employés du Crédit Agricole et d'ÉdF sur leur lieu de travail, les élus locaux renvoyaient partiellement l'ascenseur aux entreprises puisque ces dernières mettaient la main à la poche en versant 0,5 % de leur masse salariale au *versement transport*.

Les employeurs locaux ne l'ont pas tous fait de très bonne grâce mais, bon an mal an, ils l'ont accepté, d'autant plus que leurs représentants siègent au conseil d'administration de la société d'économie mixte, mise en place à La Roche-sur-Yon : la Chambre de Commerce et d'Industrie et l'Union des Commerçants Yonnais. Une SEM originale d'ailleurs, où les banques locales et les représentants des usagers occupent leur place mais où la présence de la structure d'assistance technique (en l'occurrence Transexel) n'a pas été jugée utile. « Nous avons tenu à ce qu'il n'y ait pas identité entre la structure technique et la structure de gestion » explique Jacques Auxiette, maire de la ville et président de la STY. « Le



Fig. 1. « Les moyennes réalisées par les transports collectifs de la préfecture de la Vendée sont largement supérieures aux statistiques nationales des villes de même importance » (La Roche-sur-Yon, photo STY)



Fig. 2. A Cambrai, « la fréquentation de la clientèle a été accrue et de ce fait les recettes ont connu un accroissement de 34 % » (Cambrai, photo SITAC)

directeur du réseau est mis à la disposition de la SEM et tout se passe au mieux avec l'ensemble de nos partenaires ».

Il faut croire que la recette est bonne puisque non seulement elle a produit les effets que l'on sait mais que depuis elle a fait école dans plusieurs autres villes françaises. Quasi saturée dans le domaine quantitatif, la stratégie de développement du réseau local est en fait depuis quelque temps axée sur l'amélioration du qualitatif : nouvelle découpe pour les autobus (concertée avec les usagers), plan de formation des personnels de conduite au contact avec la clientèle, opérations multiples d'image et de communication : La Roche-sur-Yon en a bien fini, du moins temporairement, avec la boulimie kilométrique.

Cette stabilisation, alliée à la perception du versement-transport, a contribué à un allègement sensible de la subvention d'équilibre versée par le budget communal. « C'est d'autant mieux venu, souligne M. Maquigneau, directeur de la STY, que la ville est en ce moment dans une période aiguë de remboursement des annuités d'emprunt liées aux transports publics. L'étreinte se desserrera en 1988 ».

En fait, à peu de choses près, le versement-transport équilibre le fonctionnement et la ville rembourse les emprunts. Pour 1986, la recette de versement transport était de 8 millions, et la subvention d'équilibre était limitée à 2 millions. D'où la réaction très vive du maire socialiste face aux risques de suppression du versement-transport. « Ici, cette disposition a été un élément déterminant du maintien et du développement de nos transports, assurait Jacques Auxiette. On en était arrivé en 1982 à un déséquilibre à peine supportable de 7 millions. Il est inimaginable que cette recette disparaisse du budget de la collectivité, car cela signifierait pour nous, carrément, la fermeture du réseau ».

Propos politique à la veille d'une élection ? Les chiffres apportent une réponse partielle : une ville comme La Roche-sur-Yon ne pourrait sans doute pas, sauf à rompre les équilibres qu'elles a choisis, assumer la charge d'une subvention de 10 millions par an. Or le choix de supprimer les transports publics yonnais serait lourd de conséquences : au-delà de fâcheuses retombées sociales, il priverait la cité d'un outil d'unité urbaine essentiel. Et La Roche-sur-Yon se souvient encore de cette période pas si lointaine où, plus que beaucoup d'autres villes, elle souffrait de n'être qu'une juxtaposition de quartiers...

2.2. Cambrai : vers l'équilibre ?

A Cambrai, on a changé le décor des transports publics en 1983 en étendant le réseau municipal à un syndicat intercommunal regroupant sept communes de l'agglomération et couvrant désormais une population de 51 500 habitants. Plus que d'un développement, il s'agissait là d'une complète mutation. Le SITAC l'a mise à profit pour rajeunir son parc roulant, restructurer le réseau, aménager ses tarifs et créer

de nouvelles recettes en faisant notamment appel au versement-transport. Mais ce dernier a été volontairement institué à un taux très faible de 0,1 %. Son choix, politique, visait « à ne pas créer une surcharge supplémentaire pour les entreprises ». Les recettes actuelles du versement-transport ne s'en établissent pas moins à 1,1 million de francs par an, ce qui n'est pas négligeable en regard de la participation annuelle des communes.

« Par le réaménagement du réseau, le rajeunissement du parc, l'amélioration des fréquences, dit-on aux TUC (Transports Urbains du Cambrésis), la fréquentation de la clientèle a été accrue et de ce fait les recettes ont connu un accroissement de 34 % ».

Le déficit du service, par habitant et par an, est actuellement de 24 F (investissement et fonctionnement) mais les élus du SITAC sont confiants dans les perspectives de développement du réseau, non par une augmentation du kilométrage (stabilisé à 405 000 kilomètres par an), mais par une plus forte fréquentation de leurs transports urbains. Pour la favoriser, des dispositions incitatives ont été mises en place (tickets « jeunes », abonnements...) et ont permis en 1985 et 1986 de « gagner » 70 000 voyages supplémentaires. Reste à poursuivre là encore l'effort qualitatif (modernisation des points d'arrêts, nouveaux abribus, mise à disposition du public de plans et horaires) et les élus de l'agglomération de Cambrai comptent bien alors évoluer rapidement vers un équilibre financier de leurs transports urbains.

2.3. Castres : développement grâce au versement transport...

Lancée le 16 décembre 1978, la Régie Municipale des Transports Urbains de Castres pourrait aspirer au même bonheur d'équilibre financier. Il reste pourtant du chemin à parcourir pour y parvenir et, si la participation de la ville a pu sensiblement baisser en 1985 (ramenée à 1,8 million de francs contre 2,4 en 1984), c'est surtout du fait de l'établissement d'un versement-transport qui rapportait cette année-là 4,5 millions. Ici aussi, on est en phase de développement et avec ses 420 000 kilomètres par an, ses 35 voyages annuels par habitant, le réseau de Castres entend encore améliorer ses performances. C'est le but de la mise en place de 11 lignes de desserte du secteur rural de la commune, de la création d'une 10^e ligne urbaine, de la réalisation d'une nouvelle gare urbaine. On a par ailleurs créé, en 1985, un « passeport vacances » pour les jeunes de 13 à 21 ans : pour 27 F ceux-ci ont pu durant les deux mois de juillet et août se rendre à leur gré sur un complexe sportif urbain afin de participer à un large éventail d'activités. Résultat : les jeunes ont profité de l'aubaine et l'image des transports s'est trouvée consolidée.

Enfin la régie de Castres espère pouvoir disposer à terme d'un nouvel atelier rendu nécessaire par l'accroissement de la flotte

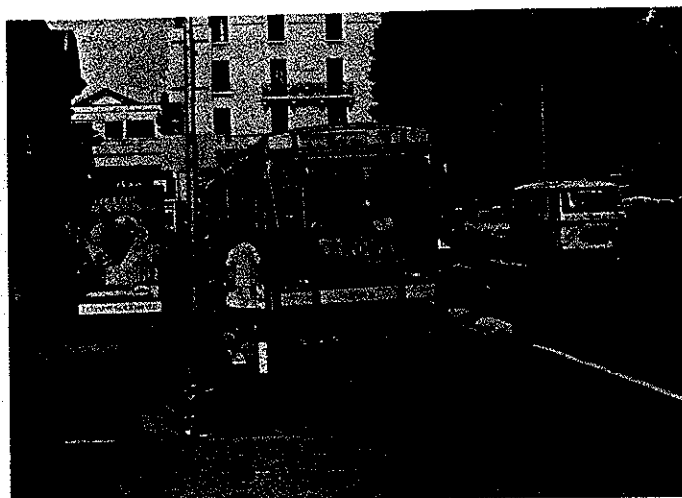


Fig. 3. « Versement transport ou pas ? La ville de Béziers [...] n'y a pas eu recours depuis 1983 » Béziers, photo J.-R. Fournier)

et acheter deux articulés pour assurer les besoins des heures de pointe. Mais elle connaît pour cela quelques problèmes de financement. Et si le versement-transport disparaissait de l'horizon budgétaire, ces difficultés seraient bien sûr sensiblement accrues.

2.4. ... Béziers : développement sans versement transport

Versement-transport ou pas ? La ville de Béziers n'en a cure : elle n'y a pas eu recours depuis 1983 afin de ménager la trésorerie des entreprises ! Avec 1,4 million de kilomètres par an et 5,6 millions de voyages assurés, la Régie Municipale des Transports de Béziers a stabilisé son offre et se consacre désormais à sa campagne « Soyez très bus », ensemble de mesures incitatives à la fréquentation des transports urbains au niveau de la circulation, de la gratuité pour les personnes de plus de 60 ans, de l'aménagement du stationnement à la baisse des tarifs d'abonnements...

Les élus de Béziers espèrent ainsi assurer auprès des 80 000 personnes de la zone de desserte une plus grande habitude de l'autobus... et mieux amortir des coûts qui sont à l'heure actuelle bien éloignés de l'équilibre financier.

Tableau 1 : Agglomérations ou regroupements de communes de 30 000 à 100 000 habitants ayant institué le versement-transport (France métropolitaine). Situation en janvier 1988.

	Population desservie (estimation de 1985)	Autorité responsable du transport	Taux (%)	année
Aix-les-Bains				
Lac du Bourget	32 000 h (2)	—	0,40	1987
Ajaccio	63 000 h	commune	0,50	1984
Albi	46 000 h	commune	0,50	1983
Alès	48 000 h	commune	0,50	1984
Annenasse (1)	49 000 h	syndicat	0,50	1987
Arras	85 000 h	district	0,50	1983
Aubagne	38 000 h (3)	commune	0,50	1983
Aurillac	36 000 h (2)	syndicat	0,50	1983
Bastia	52 000 h	district	0,50	1985
Beauvais	52 000 h	commune	0,50	1983
Est de l'Étang de Berre-Vitrolles	63 000 h	syndicat	0,50	1984
Béziers	89 000 h	commune	0,10	1984
Blois	61 000 (2) h	—	0,20	1987
Bourg-en-Bresse	54 000 h	commune	0,50	1983
Cagnes-sur-Mer	47 000 h (2)	commune	0,40	1984
Calais	94 000 h	commune	0,50	1983
Cambrai	53 000 h	syndicat	0,10	1984
Carcassonne	41 000 h (2)	commune	0,50	1983
Castres	47 000 h (2)	commune	0,50	1983
Châlons sur Marne	58 000 h	commune	0,50	1983
Chalon sur Saône	69 000 h	syndicat	0,50	1983
Charleville-Mézières	68 000 h (2)	—	0,30	1987
Chartres	81 000 h	syndicat	0,50	1983
Châtelleraut	38 000 h	commune	0,50	1984
Cherbourg	95 000 h	comm ¹⁶ urb.	0,50	1983
La Ciotat	40 000 h (2)	commune	0,50	1983
Colmar	86 000 h	commune	0,50	1986
Compiègne	63 000 h (2)	commune	0,30	1987
Creil	77 000 h	district	0,50	1983
Le Creusot-Montceau-les-Mines	108 000 h	comm ¹⁶ urb.	0,50	1987
Dieppe	42 000 h (2)	commune	0,50	1984
Draguignan	29 000 h (2)	commune	0,50	1986
Dreux	45 000 h (2)	commune	0,50	1983
Elbeuf	49 000 h	syndicat	0,50	1983
Epinal	49 000 h	commune	0,20	1986
Evreux	55 000 h	syndicat	0,50	1983
Fos-sur-Mer	9 000 h (3)	commune	0,50	1984
Vallée du Gier-St-Chamond	82 000 h (2)	syndicat	0,50	1985

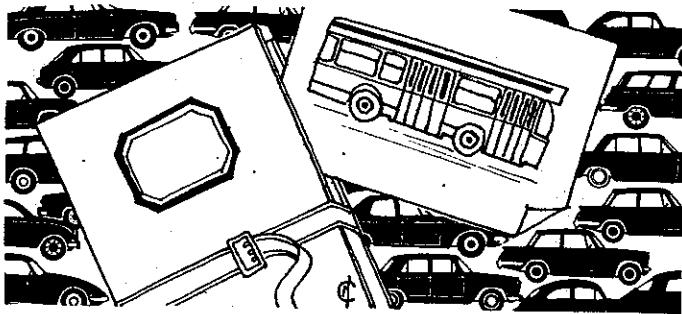
	Population desservie (estimation de 1985)	Autorité responsable du transport	Taux (%)	année
Givors	20 000 h (3)	—	0,50	1987
Istres	29 000 h (2)	commune	0,50	1984
Laon	27 000 h (2)	—	0,50	1987
Laval	65 000 h	district	0,30	1983
Bassin de Longwy	65 000 h	syndicat	0,50	1984
Martignes	72 000 h (2)	commune	0,50	1985
Miramas	26 000 h (2)	commune	0,50	1984
Montargis	55 000 h	district	0,50	1983
Montauban	51 000 h (2)	commune	0,50	1984
Mont-de-Marsan	34 000 h (2)	commune	0,50	1985
Montluçon	67 000 h	syndicat	0,50	1983
Narbonne	42 000 h (2)	commune	0,50	1983
Nevers	58 000 h	syndicat	0,50	1983
Niort	61 000 h	commune	0,50	1983
Périgueux	60 000 h (3)	—	0,30	1987
Pont-Evêque et Vienne	35 000 h	syndicat	0,50	1984
Le Puy-en-Velay	42 000 h	district	0,40	1986
Quimper	56 000 h	commune	0,50	1983
Roanne	78 000 h	syndicat	0,50	1983
La Roche sur Yon	49 000 h	commune	0,50	1983
Romans-sur-Isère	33 000 h	commune	0,40	1984
Salon de Provence	41 000 h (2)	commune	0,50	1984
Sète	40 000 h	commune	0,50	1983
Soissons	47 000 h (2)	syndicat	0,40	1984
Saint-Brieuc	66 000 h	syndicat	0,50	1983
Saint-Dizier	37 000 h (2)	commune	0,30	1983
Saint-Laurent-du-Var	21 000 h (3)	syndicat	0,50	1986
Saint-Lô	28 000 h (2)	district	0,50	1984
Saint-Nazaire	76 000 h	syndicat	0,50	1983
Saint-Quentin	78 000 h	district	0,30	1984
Tarbes	51 000 h	commune	0,50	1983
Vannes	51 000 h	syndicat	0,50	1985
Verdun	27 000 h (2)	syndicat	0,50	1984
Vierzon	34 000 h	commune	0,40	1983
Villefranche sur Saône	45 000 h	district	0,20	1985

En gras : adhérent du GART.

(1) Et 0,50 % au 01.01.88

(2) Population de l'agglomération INSEE en 1982

(3) Population de la seule commune-centre en 1982



Pour une offre opportune de transports en commun dans une conurbation de villes moyennes : une approche sociologique

par Alain TARRIUS
sociologue, INRETS (1)

Le présent article a pour but de montrer que la définition de l'offre de transport collectif en ville moyenne ne peut faire l'économie d'une approche sociologique. L'auteur propose une méthode d'étude des « rythmes sociaux » appliquée à la connaissance des besoins de déplacement, appuyée sur un exemple géographique. Le cas choisi concerne les Lorrains employés dans le complexe sidérurgique sur l'eau de Fos-sur-Mer, en Provence. Formant une communauté très soudée, les Lorrains ont « modelé » un espace à leurs habitudes, entre résidence, emploi, courses et loisirs.

Dans les périphéries des grandes métropoles se sont constituées ces dernières décennies des conurbations de petites et moyennes villes, agglomérats de groupe de migrants autour d'étroits noyaux de sociétés locales. Il s'agit d'espaces privilégiés des mutations urbaines et sociales qui interrogent tout particulièrement les différents aménageurs. Il est loin le temps de la « banlieue - vide social ». Entassements horizontaux et verticaux des populations dans des cités dortoirs et mise à disposition de transports radiocentrés selon des axes structurants suffisaient à meubler ces espaces que les planificateurs avaient désignés un peu rapidement comme « déserts à peupler ». Actuellement, c'est là que se manifestent les plus grandes complexités, les plus originales exigences de groupes d'habitants aux contours identitaires spécifiques. Les juxtapositions d'individus, les énumérations de « flux » résidentiels ou circulaires, qui devaient permettre une hyperfonctionnalisation de ces lieux, ont accouché d'ensembles humains cohérents, aux identités culturelles reconnues (cultures nationales, régionales, professionnelles), moins sensibles aux logiques de l'accessibilité physique, vade mecum de l'aménageur, qu'au déploiement des proximités sociales.

L'écart entre déploiement de l'offre de services et caractéristiques des comportements sociaux se creuse, les sphères de l'offre et des besoins s'éloignent de plus en plus. La problématique de l'articulation sociale entre offre et besoins est donc au centre des tentatives d'adaptation des services et de redéploiement commercial.

Actuellement, dans ces lieux, l'offre des transports est conçue à l'identique des centres villes, où les flux drainés sont tels que les questions de singularités, les perspectives adaptatrices ne sont pas posées. Il s'agit d'une « macroscopisation » d'espaces singuliers qui ne relèvent pourtant pas des logiques des grands flux, de la mathématisation-modélisation des comportements collectifs. **Le déploiement de l'offre de transports par référence exclusive aux critères de l'accessibilité physique (mesure objective des temps et des distances) a conduit à une gestion abstraite des mouvements des individus et des groupes.**

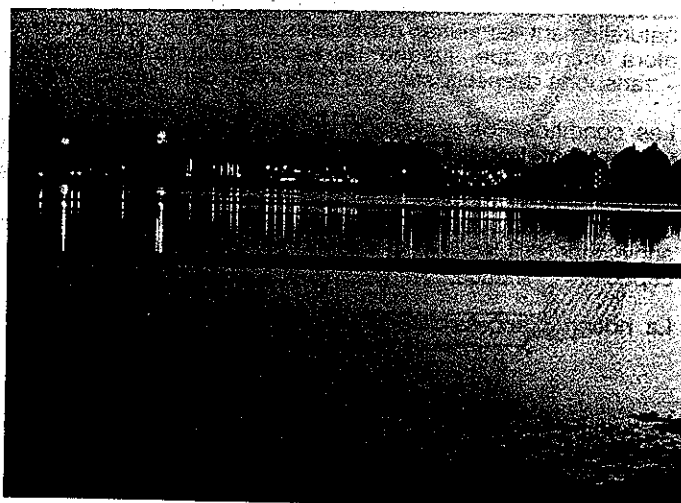
L'épaisseur des liens sociaux, la conjonction d'histoires fondatrices d'identités durables sont exprimées par l'usage des espaces, territoires d'essence sociale : le village de mes ancêtres, le quartier de mon enfance, sont bien plus proches que tous ceux que j'ai pu habiter plus récemment. Ces proximités, ces voisinages facilitent et provoquent mes déplacements ; le sentiment d'appartenance à un groupe identitaire fortement structuré aboutit ainsi à des

comportements très spécifiques d'usage des espaces. Échanges symboliques et factuels se déploient à travers de très vastes espaces qui débordent des limites administratives ou urbanistiques.

Nous connaissons tous ces lieux fréquentés par des groupes homogènes. Ainsi, dans ces espaces métriques de l'aménageur, l'usage des territoires lié au développement des dynamiques interculturelles, interethniques, socio-économiques, recompose les formes urbaines. Lieux et temps des divers groupes sociaux se juxtaposent, se superposent, s'excluent ou s'incluent. Leur observation livre les significations du mouvement, le rôle et l'organisation générale et particulière des déplacements. Cette observation ne peut être réduite à une nouvelle cybernétique : il doit être clair que comprendre le mouvement à travers la trilogie temps-identité-espace, c'est intégrer à notre vision l'histoire des lieux et des hommes, les formes symboliques des échanges.

Nous allons essayer de concrétiser ces aspirations à une meilleure articulation entre offre de transports collectifs et demande sociale par l'exposé succinct d'une démarche de recherche développée récemment dans les Bouches-du-Rhône, dans la zone d'aménagement de l'étang de Berre, proche de Fos-sur-Mer. Cette recherche, menée à l'INRETS à partir de financements du Plan Urbain et du Plan Construction, s'inscrivait dans une réflexion menée depuis 1979 sur le montage de systèmes de transports souples, localement adaptés à la diversité des comportements collectifs de déplacement des populations résidentes.

Fig. 1. La méthode d'analyse sociologique est illustrée par une étude menée dans la zone de l'étang de Berre (photo M. Peraldi)



(1) INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

1. Déterminer la mobilité quotidienne par une méthode sociologique

Dès 1979 nous avons introduit dans le champ des études sur le montage des systèmes de transports une méthodologie sociologique construite autour de la notion de « rythme de la vie sociale » ou « rythmes sociaux ».

1.1 Notion de « rythmes sociaux »

Espaces et temps des rapports sociaux occupent une place centrale dans ce dispositif. La notion de rythme social désigne à la fois les **séquences temporelles propices à l'accomplissement des activités humaines et les lieux où elles s'exercent**. Ainsi apparaissent les dynamiques constitutives des échanges généraux, telles qu'exprimées par les mobilités spatiales. Des territoires sont définis, conjuguant des pôles d'attraction et leurs zones d'influence, communs à l'ensemble des résidents ou à tel groupe spécifique. Nous entrons ainsi dans la complexité des rapports sociaux spatialisés sans renoncer, tout au long de notre démarche, aux significations des échanges, aux sens de l'acte de mobilité. L'opposition trop souvent improductive entre techniques « qualitatives » et « quantitatives » est dès lors dépassée : la compréhension se nourrit des apports de telle ou telle quantification. Itinéraires, horaires, dimensions de l'offre et leurs variations durant la journée, la semaine, etc... apparaissent clairement dès que la dynamique d'usage des espaces par des groupes est identifiée : des territoires naturels, identifiés, livrent les clefs des usages spécifiques ou collectifs, selon des itinéraires et des horaires plus ou moins répétitifs.

De nombreuses expérimentations, à l'initiative de Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), de DDE ou de bureaux d'études ont, depuis lors, validé cette démarche. En 1984 l'occasion se présenta d'une collaboration avec un transporteur départemental particulièrement dynamique : la *Société des Transports Départementaux du Calvados (STDC)*. Nous étendîmes alors ce type d'approche, par l'identification des rythmes sociaux, à des formations urbaines périphériques de la ville de Caen. Outre la définition d'horaires et d'itinéraires adaptés aux différents groupes de résidents et à la diversité des activités donnant lieu à déplacement, nous pûmes montrer combien il était judicieux de développer une telle méthode dans la perspective d'un redéploiement des transports collectifs.

En effet, nos investigations concernent l'ensemble des populations présentes dans un espace et non les seules populations « captives » ou supposées telles. Nous avons identifié les groupes à la fois les plus proches de pratiques collectives de déplacement et les plus valorisants pour les transports collectifs. Il ne s'agissait plus de traquer le dernier des captifs afin de lui proposer de répondre à une offre de transports devenus, à prix fort, l'enclos des défavorisés, mais de mettre à disposition de groupes sociaux aux statuts valorisants, des véhicules correctement dimensionnés et parcourant aux heures convenables des itinéraires opportuns. Les personnes âgées, les « économiques faibles », suivirent naturellement les jeunes ménagères des zones pavillonnaires, alors même que, jusque là, la promiscuité des fameux « transports déspecialisés » les cantonnait dans leur captivité.

Les conditions de réalisation de telles expériences passent évidemment, non seulement par l'utilisation d'outils d'analyse adéquats, mais aussi par la capacité des gestionnaires des entreprises de transport à échapper à la routine des fausses évidences de l'accessibilité et au confort de l'immobilisme subventionné. L'équipe de la STDC présentait cette importante capacité innovatrice.

La notion d'accessibilité physique, très liée à la lecture de

formes urbanistiques figées, fut dès lors relativisée. Une seconde série de notions est en effet suggérée : il s'agit des proximités sociales telles qu'exprimées par les formes spatialisées des groupes sociaux urbains, par exemple par les réseaux relationnels (économiques, culturels, familiaux, etc...) historiquement déterminés et régulièrement mis en actes, désignant donc des circuits territoriaux d'ampleur variable. **Ainsi apparaissait la notion de voisinage, entrée privilégiée d'une analyse de l'usage collectif des espaces urbains et périurbains.**

Ainsi fut amorcé le passage de l'analyse des logiques et significations des mouvements caractérisant l'espace-temps des échanges généraux, vers les pratiques sociales définissant en termes d'itinéraires et d'horaires une offre de transport. L'articulation sociale entre offre et demande était précisée.

La recherche menée en 1986 et 1987 sur une grande périphérie marseillaise nous permettait de mettre en œuvre en milieu urbains ces premiers acquis.

1.2 Une enquête pour comprendre les mouvements.

Avant de décrire ces agglomérations, précisons que les 20 000 Lorrains émigrés dans cette zone en 1973 lors de l'ouverture des usines sidérurgiques de Fos furent l'objet privilégié de notre démarche. C'est en effet autour de leur arrivée que les aménagements résidentiels et circulatoires prirent forme. Ce groupe, par ailleurs porteur d'une image professionnelle et culturelle survalorisée dans cette région, est déterminant dans l'évolution de l'usage des espaces locaux.

Nous avons tenté de comprendre les usages des itinéraires et des temps de déplacement à partir de niveaux de conjonction espace-temps :

- les grandes migrations et l'histoire de la production des identités de groupe : temps des brassages entre générations et des grandes parcours internationaux des sidérurgistes ;
- les mobilités résidentielles locales, observables depuis 1973, caractéristiques du cycle de vie familial et productrices des territoires locaux de référence, le « nouveau terroir » ;
- les mobilités quotidiennes organisées suivant des rythmes de la vie sociale qui réactualisent le lien identitaire.

Seuls les deux derniers niveaux seront abordés dans le cadre du présent article.

Les techniques utilisées lors des investigations étaient impérativement liées aux étapes du cheminement que permet la démarche anthropologique : fréquents et longs va-et-vient de l'observation directe du milieu aux éléments informatifs de types historiques, géographiques, démographiques ; ces éléments informatifs n'étaient requis que lorsque le circuit de compréhension l'exigeait. Nous avons rencontré cent quatre vingt couples de Lorrains (729 personnes) localisées à l'ouest de l'étang de Berre depuis 1973. Pour chacun d'entre eux nous avons noté les changements de résidence depuis 1973 et identifié les grands rythmes collectifs caractéristiques des déplacements (à l'exclusion des déplacements domicile-travail, tous centrés sur Fos).

Nous avons comparé ces rythmes de la vie sociale des Lorrains de Fos à ceux des autres populations présentes sur ces mêmes espaces : employés de l'*Aérospatiale* d'Istres, composés en une culture d'entreprise très affirmée, Maghrébins et anciens résidents provençaux. L'échantillon comparatif comprenait 500 personnes.

2. Naissance d'une conurbation de villes moyennes autour de Fos-sur-Mer

2.1 Un projet de ville nouvelle sans avenir

L'espace résidentiel à l'ouest de l'étang de Berre s'est structuré à partir de la rencontre des stratégies d'aménagement liées au grand projet de constitution d'une façade industrielle méditerranéenne et des pratiques de localisation des migrants. C'est dans les implantations sidérurgiques de *Solmer* et *Ugine* à Fos que résidait le pôle central de cette dynamique industrielle. C'est dire que les travailleurs lorrains, attendus avec leurs familles, constituaient un objet social privilégié pour donner cohérence aux aménagements urbains.

Le développement de la façade ouest de l'étang (Arles incluse) devait permettre une croissance de la population de 180 000 à un million d'habitants entre 1967 et 2000. L'enjeu était d'importance pour les pouvoirs nationaux, régionaux et locaux.

Entre septembre 1971, date de l'ouverture du chantier de Fos-sur-Mer, et janvier 1974, où furent mis en route le laminoir puis la cokerie de la *Solmer*, la physionomie de la zone ouest de l'étang de Berre fut bouleversée. Un syndicat communautaire d'agglomération (SCA), préalable à la création d'une ville nouvelle, assisté d'un Etablissement Public d'Aménagement (EPAREB), regroupa les communes de Fos, Istres et Miramas ; Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-Les-Remparts se dotèrent d'un SIVOM (Syndicat intercommunal à vocations multiples). Leur refus de rentrer dans la SCA fut motivé par le désir de ces municipalités communistes de maîtriser leur développement démographique en dehors de toute intervention étatique. Ainsi furent délimités les contours d'une ville nouvelle, redevables de modes de structuration fort différents (Vitrolles, sur la rive est, entra dans la SCA et hébergea l'EPAREB).

Cet ensemble très composite ne déboucha pas, en ce qui concerne le SCA, sur un renforcement des perspectives d'union suggérées par le projet de ville nouvelle.

En 1981, le projet de ville nouvelle fut abandonné au profit d'un Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN). Le SAN a depuis lors comme rôle essentiel de répartir entre les trois communes la manne issue des taxes perçues auprès des entreprises sidérurgiques de Fos.

2.2 Une conurbation sans unité

Pourtant, aucune des municipalités ne parvenait à réaliser sa propre unité sociale urbaine. Royaume des mobilités résidentielles, Istres, avec ses 28 000 habitants, comptait en 1982 6 400 habitants résidant dans les mêmes logements qu'en 1975 ; 7 300 avaient changé de logement dans la commune et 14 000 venaient d'emménager. Les proportions sont sensiblement semblables pour les deux autres communes. L'ensemble du SAN, était passé entre 1968 et 1982 de 26 817 habitants à 58 000, au lieu des 150 000 prévus. Durant la même période, le SIVOM passait de 43 346 à 66 440 habitants.

On estime à environ 20 000 le total des personnes originaires de la région Lorraine qui sont venu résider dans cette partie de la Provence à l'occasion de la création des unités sidérurgiques. L'ensemble des communes citées agglomère environ 140 000 habitants. C'est dire que les Lorrains constituent une forte minorité d'environ 16 % de la population, avec des pointes locales à plus de 30 %, comme à Saint-Martin-de-Crau.

Le quartier central de la conurbation lorraine en Provence est en effet Saint-Martin-de-Crau. Objectivement, en termes de mesures kilométriques ou horaires, à distance de Fos (32 km), de Martigues (40 km), d'Istres (20 km) et de Miramas (14 km), c'est là que déferlent les transfuges résidentiels de la communauté lorraine. Ancien bourg rural au milieu de la rude plaine de la Crau, Saint-Martin abritait 2 200 habitants en 1936 et 3 500 en 1970... puis 5 600 en 1975, 10 100 en 1982 et 10 650 en 1983 ! Les Lorrains comptent pour 60 % dans cette croissance démographique.

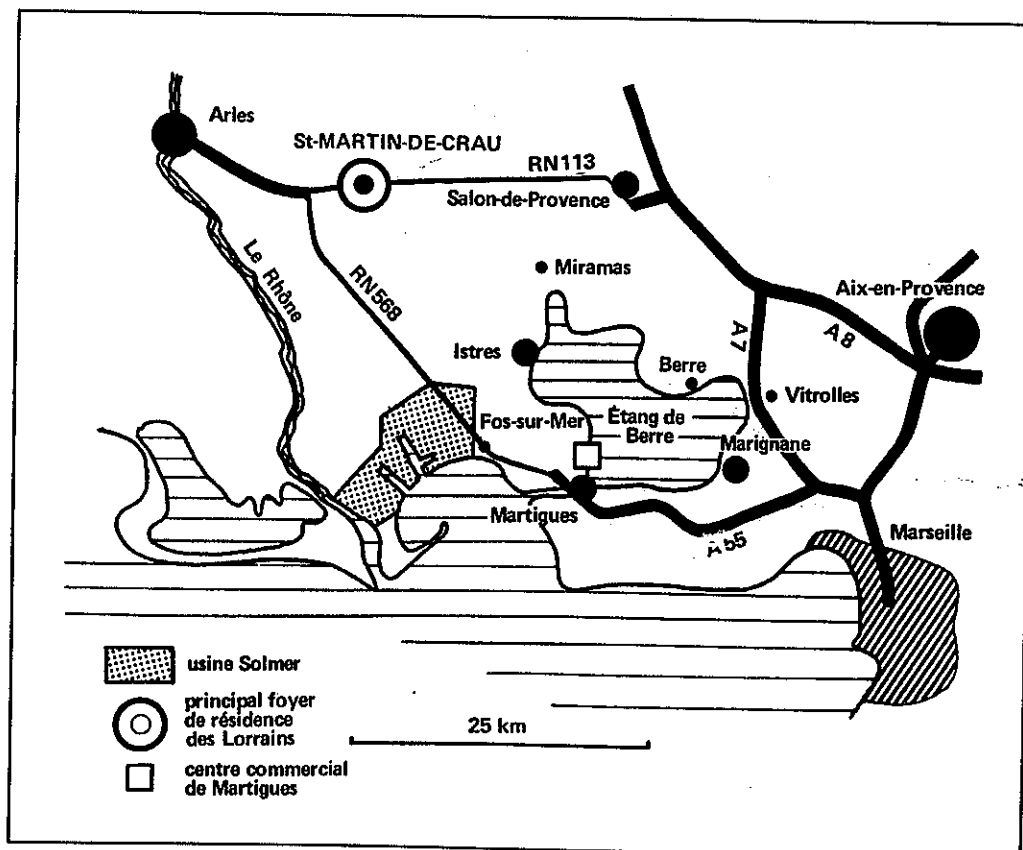


Fig. 2. Carte schématique de l'étang de Berre et des zones industrielles de Fos-sur-Mer.

3. Identités et mobilités quotidiennes dans la conurbation de Fos

3.1 Les mobilités originales des « Lorrains de Provence »

Nous avons distingué trois niveaux de mobilité à partir de la fréquence des déplacements qu'elles engendrent et, corrélativement, de l'intensité des activités qu'elles supposent :

- déplacements pour activités quotidiennes, pour achats et loisirs ;
- déplacements de week-end et de repos hebdomadaire pour achats et loisirs ;
- déplacements occasionnés par les congés annuels

L'homogénéité des comportements de déplacements de l'ensemble des « Lorrains » de la génération arrivée à Fos en 1973 ne fait aucun doute : « Lorrains-Italiens » ou « Pieds-Noirs-Lorrains » ne se distinguent en rien des autres sous-groupes constitutifs de la communauté lorraine-provençale. Tout au plus peut-on noter que lors de congés d'été, les Lorrains résidant à Martigues, Port-de-Bouc et Fos ont davantage tendance à utiliser les plages du littoral méditerranéen et ceux de Saint-Martin et Raphèle à se déplacer vers les Alpilles toutes proches et la région d'Avignon ; par ailleurs, les voyages vers la Lorraine (37 %) et vers l'Afrique (16 %) pour des séjours de 10 à 15 jours sont le fait de Lorrains installés tant à Saint-Martin qu'à Fos.

Les Lorrains se distinguent de l'ensemble des autres résidents par la grande amplitude de leurs déplacements quel que soit le niveau de mobilité envisagé. L'approvisionnement quotidien au centre commercial de Martigues concerne tant des Lorrains de Saint-Martin, de Miramas, d'Istres que de Martigues.

Cet hypermarché constitue, durant la journée du mercredi, un véritable lieu de rencontre de la société lorraine. Accompagnements des enfants à Istres ou Martigues pour des activités sportives, regroupements de ménagères lorraines dans la voiture de l'une d'entre elles, puis retour avec le mari en fin de séquence de travail posté caractérisent l'organisation de ces déplacements en voiture particulière (les transports en commun sont inexistant sur ces itinéraires). Le début de l'après-midi du mercredi permet, dans cette grande surface commerciale, le plus grand regroupement de Lorrains de la région (entre la fin d'une séquence de travail posté et le début de l'autre séquence). Cette fonction est celle qu'un marché rural traditionnel remplissait pour les populations des hameaux environnants, à savoir la réactivation des réseaux de sociabilité.

Avant et après le grand brassage du début de l'après-midi, les couples ou les ménagères seules - selon que leurs maris viennent de rejoindre les usines ou en sont sortis - rendent visite à leurs amis dans l'une des neuf communes. Si Saint-Martin-de-Crau représente le centre résidentiel lorrain dans cette région, Martigues, et plus particulièrement l'hypermarché du centre commercial, représente un pôle essentiel de la réactivation identitaire lorraine.

A moindre échelle, ce phénomène se reproduit les autres jours de la semaine. Les Lorrains qui fuient les résidences de Martigues, retournent donc dans cette commune régulièrement pour de brefs séjours essentiels au maintien du lien social.

Cette galerie marchande constitue actuellement, dans le Crau, l'espace public du plus grand brassage social : ce n'est évidemment pas par hasard si le groupe lorrain manifeste là et de manière privilégiée son existence. Ainsi trois pôles structures le territoire lorrain : la zone sidérurgique de Fos

pour le travail - et tout autre qu'un Lorrain y est étranger - Martigues pour la réactivation du lien identitaire - territoire pluriel unique dans la Crau - et Saint-Martin-de-Crau pour l'habitat - lieu du statu quo entre Lorrains et sociétés locales.

La « conurbation lorraine » de Fos s'étend sur 45 km, en dérogation aux pratiques des autres habitants, aux contours administratifs et politiques locaux, aux rationalités liées aux réalisations urbanistiques.

Le groupe des personnels de l'Aérospatiale développe, à moindre échelle, des pratiques proches : les regroupements s'opèrent à Salon, généralement dans le supermarché Casino. Quant aux Provençaux, on n'observe que des déplacements quotidiens à l'intérieur de chaque commune (à l'exception de quelques déplacements de 12 km de Miramas à Salon).

3.2 Les transports collectifs devant les structures spatio-temporelles des mouvements locaux.

Le SAN a très récemment créé un service de transports urbains à l'usage des habitants des communes de Fos, Istres et Miramas ; la manne issue des diverses taxes payées par les industries a encore une fois permis le lancement d'un service d'intérêt public. Hélas, il est fort à craindre qu'il se caractérise par la délimitation d'un nouvel espace des « ayant-droit », une machine à « effet pervers » qui éloignera assurément d'elle bon nombre de ces « captifs » qui ne supportent pas de telles désignations. Un peu de publicité tient lieu de politique commerciale, et les sincères générosités des créateurs de ce service ne laissent espérer à court terme autre chose que la survivance cahotante d'un service très déficitaire, fonctionnant grâce à des subventions.

Pourtant il existe des groupes sociaux porteurs d'une image positive, caractérisés par un usage intense des espaces du SAN et pratiquant des déplacements collectifs. Ces derniers permettraient le brassage des clientèles et introduiraient, avec l'exigence d'une adaptation de la part du transporteur, une dynamique innovatrice dans le déploiement de l'offre. Il s'agit bien sûr des Lorrains arrivés en 1973, mais aussi des employés de l'Aérospatiale, dont les axes de circulation et les fréquences de déplacement débordent les courts itinéraires des résidents provençaux. Ces deux groupes balaient, aux moments clefs des déplacements pour achats ou démarches, l'ensemble des itinéraires internes et externes au SAN, dans leurs liaisons avec les pôles d'attraction traditionnels que sont Salon et Arles. Pour les adolescents, la référence lorraine s'estompe, puisque, à l'exception de quelques itinéraires de St-Martin-de-Crau à Nîmes et de Fos à St-Martin, les deuxième générations rejoignent les pratiques circulatoires des enfants des employés de l'Aérospatiale ou des adolescents provençaux.

Notre ambition dans cet article se limitait à l'illustration d'une méthode qui permet de concevoir l'offre de services à partir des pratiques sociales les plus naturelles des habitants des lieux concernés. Cette réflexion concernait des populations localisées dans des villes moyennes de grande périphérie urbaine. On peut imaginer la même démarche pour ces quartiers ou arrondissements de grandes villes qui composent autant de villages ou de villes moyennes, avec leur originalité, leur histoire humaine et urbanistique spécifique.



Une ville et son réseau : Chartres

par divers auteurs

A. Croissance urbaine et mobilité

par Francis BEAUCIRE, d'après une étude
d'I. DE MIJOLLA et de P. CHOKOMERT (1)

L'agglomération de Chartres selon la définition de l'INSEE regroupe 77 700 habitants sur huit communes, auxquels s'ajoutent 10 000 habitants de quelques communes rurales périphériques, qui travaillent et vivent en relation permanente avec Chartres. De façon schématique, on retiendra que 58 % de la population totale précédemment définie résident en dehors de la commune centrale, tandis que cette dernière concentre 65 % des emplois (près de 27 000 en 1982), très loin devant les foyers d'activité de banlieue : Lucé ne représente que 15 % de l'emploi total, Mainvilliers et Luisant chacun 5 %.

L'évolution démographique constatée entre 1975 et 1982 se traduit par le déclin de la commune centrale (-5 %), par la croissance du reste de l'agglomération (+22 %) et par l'essor de la périphérie rurale (+31 %). Dans le même temps, l'excédent d'emplois par rapport aux actifs résidant dans le centre (+10 400 en 1982) s'est encore accru de 3 000 emplois, alors que le déficit d'emplois de la banlieue et de la périphérie rurale (-8 700) a augmenté de 2 000 emplois.

L'évolution récente de la géographie de la ville explique sans difficulté cette situation, commune à de très nombreuses villes françaises, comme on a déjà pu le montrer. A l'est de la vieille ville, entre les banlieues anciennes et l'autoroute, l'espace agricole a cédé la place à de grands ensembles collectifs et à des zones d'activités. A l'ouest et au sud, sur les communes de Mainvilliers, de Lucé et de Luisant, les lotissements pavillonnaires et les zones d'activités récentes ont aussi débordé les limites des anciennes banlieues : c'est 8 à 10 fois la superficie de la vieille ville qui a été bâtie, jusqu'aux rocade nouvelles destinées à faciliter les déplacements sans passer par le centre.

Les mutations de la forme de la ville et la redistribution spatiale des fonctions urbaines n'ont pas manqué de modifier les flux de déplacement, et en particulier les flux alternants motivés par le travail. Ces derniers, connus grâce au fichier « Mirabelle » de l'INSEE, lui-même extrait du recensement général, se sont en effet tassés au centre et accrûs entre le centre et le reste de l'agglomération ou la périphérie rurale. Mais surtout, le développement des flux entre banlieues nouvelles ou de la périphérie vers la banlieue a gonflé le nombre des liaisons domicile-travail étrangères au centre de l'agglomération.

Ainsi, les flux de migrants alternants touchant le centre - origine ou destination -, forts de 23 000 actifs en 1975, ont régressé de 2 %, malgré l'augmentation de 72 % des flux dirigés de la grande périphérie vers le centre. Inversement, les flux de banlieue à banlieue et de la périphérie rurale vers les banlieues nouvelles (6 250 actifs en 1975) ont augmenté de 30 % entre 1975 et 1982.

(1) De Mijolla I. et Chokomert P. : Croissance urbaine et évolution des réseaux de transports collectifs en France entre 1975 et 1982, mémoire de maîtrise sous la direction de F. Beaucire, 1987, Université de Paris X.

Tableau 1 : population et emplois dans l'agglomération de Chartres

Zone géographique	population en 1982 (hab.)	évolution de 1975 à 1982 (%)	excédent ou déficit d'emplois par rapport aux actifs résidents en 1982
Ville de Chartres	37 100	- 5	+ 10 450
Reste de l'agglomération *	40 600	+ 22	- 6 300
Total agglomération INSEE	77 700	+ 7,7	
Communes rurales périphériques **	10 100	+ 31	- 2 400
Total périmètre étudié	87 800	+ 10	

* 7 communes ** 8 communes

Tableau 2. Flux de migrants alternants

Type de flux	valeur en 1982	évolution de 1975 à 1982 (%)
Centre vers centre	11 000	- 17
Centre vers reste agglomération	2 000	0
Reste agglomération vers centre	8 100	+ 14
Périphérie vers centre	1 500	+ 72
Reste agglomération vers reste agglomération	7 400	+ 27
Périphérie vers périphérie	1 250	0
Périphérie vers reste agglomération	750	+ 63
Sous-total : flux touchant le centre	22 600	- 2
Sous-total : flux étrangers au centre	9 400	+ 25
Total	32 000	+ 4,4

La mutation géographique de la ville et l'évolution corrélative des déplacements n'ont pas laissé le réseau de transports collectifs sans réaction : le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules sur un réseau passé de 35 à 85 km entre 1975 et 1982 a augmenté de 72 % au cours de ces sept années, et

de près de 100 % en dix ans (776 000 km en 1975, 1 532 000 km en 1985).

Le réseau et ses résultats sont présentés dans les contributions des pages suivantes.

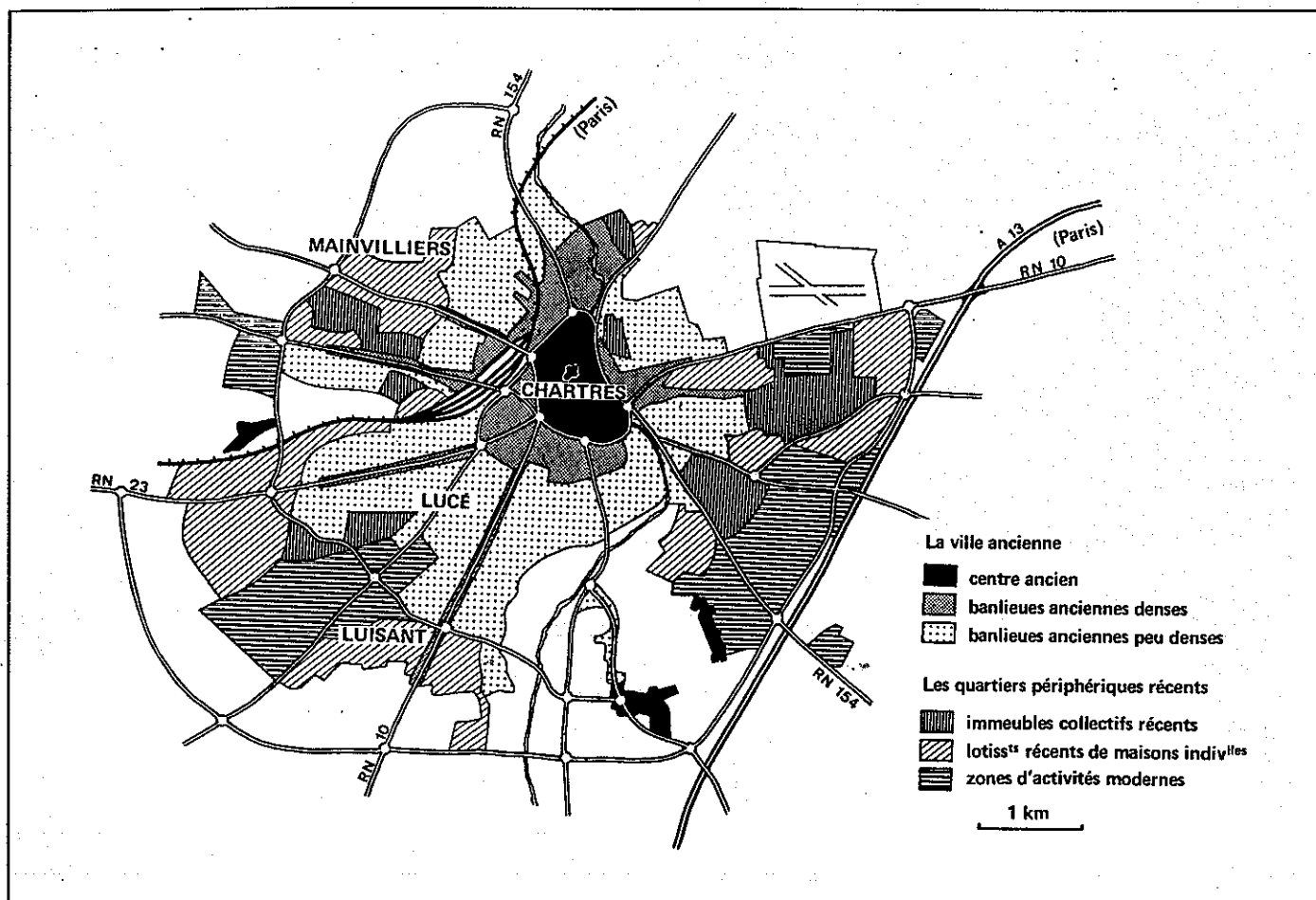
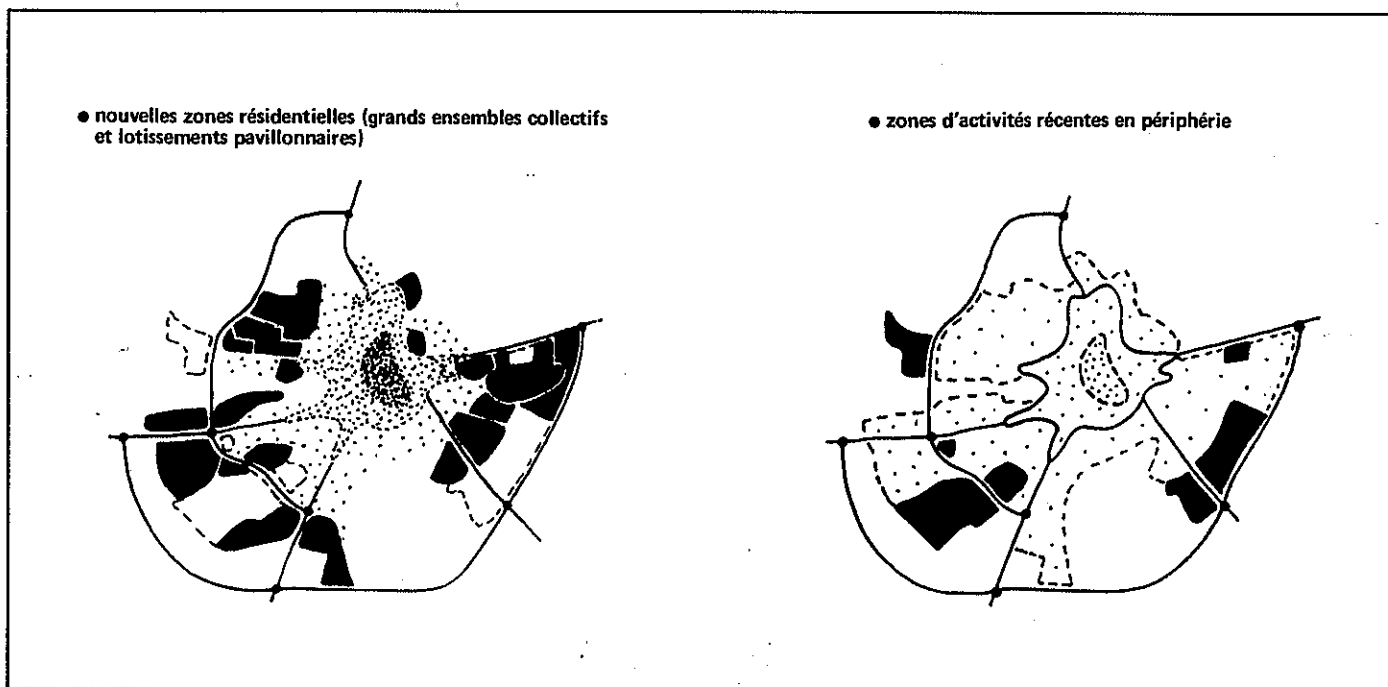


Fig. 1. Plan schématique de l'agglomération chartraine

Fig. 2. L'extension contemporaine de l'agglomération chartraine en grande périphérie



B. Le réseau de transports collectifs de Chartres

par Bernard GOURNAY, géographe

A une heure de Paris, Chartres, capitale de la Beauce et préfecture de l'Eure-et-Loir, compte 40 000 habitants. Ville d'art et d'histoire avec sa célèbre cathédrale, ses trente-trois

monuments historiques et un secteur sauvegardé de 2 000 logements, Chartres est aussi une ville moyenne dont l'agglomération atteint 80 000 habitants.

1. Historique du réseau

En matière de transport collectif, Chartres ne fait pas partie de ces villes dotées d'un passé historique, le plus souvent sous la forme d'un réseau de tramways.

Tout au plus l'agglomération a-t-elle disposé avant guerre d'une desserte par chemin de fer départemental dont le caractère interurbain était indéniable. Aucune tradition de réseau urbain donc, ce qui n'est nullement étonnant eu égard à la taille de la ville.

En conséquence, on ne s'étonnera pas de voir un transporteur interurbain, les *Courriers Beaucerons* (groupe GTI-Transexel) créer et exploiter dans les années soixante, à ses risques et périls, huit lignes destinées à relier Chartres aux communes voisines (Lucé, Lèves, Luisant, etc...). Le parc est composé d'autocars *Floirat* (!) puis d'autobus *Chausson* et *Saviem*; la gare routière jouxtant la gare SNCF abrite les services administratifs et assure la fonction de tête de ligne.

Une telle exploitation ne doit guère susciter l'enthousiasme de la population et, dès 1970, les communes doivent couvrir le déficit et créent à cet effet un syndicat intercommunal, le *SITUAC* (*Syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération de Chartres*). En février 1973, les quinze premiers « standard » *Saviem* SC 10 font leur apparition sur le réseau, mais jusqu'en 1976 toutes les lignes continuent à avoir leur origine en gare routière, l'autre terminus étant en forme de boucle. C'est donc une desserte orientée vers les gares SNCF et routière, mais où l'on devine que toute traversée de l'agglomération au moyen des transports urbains est peu aisée.

Le 1^{er} octobre 1976, l'axe transversal est-ouest est enfin créé (lignes 11 *Madeleine - Proust* et 12 *Lucé - Europe*). Dans le

même temps, un dépôt est installé à Lucé afin d'améliorer les conditions d'exploitation et de mieux séparer le réseau urbain de l'interurbain.

En 1977, le parc est porté à 23 véhicules dont 21 SC 10, tous propriété du *SITUAC*. Depuis 1979, la *Société des transports de l'agglomération chartraine* (STAC), du groupe *Transexel*, remplace les *Courriers Beaucerons* pour l'exploitation du réseau urbain.

Fig. 3. « Aujourd'hui, toutes les lignes sont diamétrales et desservent les gares et le centre ville » (station Épars, photo B. Gournay)



2. Le réseau aujourd'hui

Le *SITUAC* regroupe les sept communes suivantes, soit 80 870 habitants :

- Chartres (39 243 habitants),
- Lucé (17 472 habitants),
- Mainvilliers (10 241 habitants),
- Luisant (5 444 habitants),
- Lèves (3 513 habitants),
- Champhol (2 293 habitants),
- Le Coudray (1 498 habitants),
- Barjouville (1 166 habitants).

Les rapports juridiques entre le *SITUAC* et la *STAC* sont régis par une convention de gérance par laquelle les dépenses exposées sont couvertes par la collectivité dans une limite préalablement fixée, en cas d'insuffisance des recettes. Le matériel roulant est la propriété du syndicat.

2.1 Le matériel

Largement modernisé au cours des dernières années, le parc comporte actuellement 48 autobus : 32 *Saviem* SC 10, 13 *Heuliez* GX 107, 3 articulés GX 187. L'âge moyen du parc est inférieur à huit ans mais les « standards » les plus anciens, utilisés comme appoint aux heures de pointe, dépassent les quatorze ans. Les articulés ne sont utilisés qu'en heures de pointe, aucune ligne ne justifiant son équipement complet avec un tel matériel.

2.2 L'exploitation du réseau

La *STAC* dispose de 97 agents dont 74 affectés à la conduite.

2.2.1 Consistance du réseau les jours ouvrables

Le réseau comporte neuf lignes dont les caractéristiques et l'importance sont très variables. A elle seule, la ligne 4 (*Lucé - Madeleine*) représente plus du quart de la clientèle du réseau, reliant la seconde commune de l'agglomération chartraine, Lucé, à la ZUP de la Madeleine, en desservant au passage les gares SNCF et routière et le centre-ville de Chartres.

Viennent ensuite quatre lignes d'un poids certes beaucoup moins important :

- la ligne n° 3 (*Marcel Proust - Luisant*) : 14,4 % de l'usage total ;
- la ligne n° 5 (*Lucé - Mainvilliers*) : 13,6 %
- la ligne n° 6 (*Mainvilliers - Beaulieu*) : 11,8 %
- la ligne n° 8 (*Lèves - le Coudray*) : 10,2 %

Toutes ces lignes sont diamétrales et desservent les gares et le centre-ville. Enfin, trois petites lignes complètent ce tableau :

- la ligne n° 2 (*Champhol - Lucé-stade*) : 8 % de l'usage total ;
- la ligne n° 7 (*Lèves - Les Hauts de Chartres*) : 6,9 % ;
- la ligne n° 1 (*Barjouville - Chartres*) : 4,4 % .

Les deux dernières lignes citées peuvent être considérées comme des rabattements sur le centre-ville et la gare, et n'assurent pas de relations de commune périphérique à commune périphérique.

Toutes les lignes du réseau desservent le tronç commun Gares - Chatélet - Poste - Épars - Théâtre - Pasteur, à l'exception de la ligne n° 5 qui ne dessert pas les deux derniers arrêts cités. Trois conséquences en découlent :

- l'hyper-centre, en fait le quartier historique, n'est pas du tout desservi par les transports collectifs ; ce phénomène, fréquent dans les villes comportant un noyau historique très serré, n'est pas catastrophique compte tenu de la faible taille de ce quartier ;
- les correspondances sont aisées, en particulier aux Épars, point central et principal arrêt du réseau avec 3 500 mouvements en journée normale (4 300 en jour de pointe) ;
- enfin, le réseau est très largement orienté vers le rabattement SNCF, ce qui se justifie par l'importance des migrations alternantes et aussi par la rapidité et la facilité d'accès au centre de Paris pour toutes activités de loisirs et d'achats grâce à de nombreux trains, y compris en heure creuse. L'arrêt Gares est le second du réseau avec 3 000 mouvements par journée moyenne (3 650 en jour de pointe).

Les trois principaux arrêts, Épars, Gares, Poste, totalisent 8 750 mouvements en journée moyenne et 10 660 en jour de pointe.

2.2.2 Service des dimanches et fêtes

Aucune ligne, y compris la ligne n° 4, n'est maintenue les dimanches et fêtes. Il existe cependant une desserte, très originale, qui mobilise deux autobus et assure un service minimal sous forme de trois boucles ayant la gare pour point de départ... et de retour. Vestige de l'époque aujourd'hui révolue où tout le réseau fonctionnait en boucle, ce service ne représente guère que 0,5 % de l'usage global du réseau.

2.2.3 Services de soirée et de matinée

A noter enfin six circuits « ouvriers » destinés au rabattement sur la gare SNCF afin de permettre l'accès à des trains matinaux vers Paris (vers 5 h 45 et 6 h 30) et le Mans et, en guise d'esquisse de service en soirée, quatre « boucles » — décidément cette notion est vivace ! — relevant la correspondance des trains venant de Paris et arrivant à Chartres vers 19 h 45 et 20 h 30.

De ce fait, Chartres s'offre le luxe de proposer la meilleure — ou tout au moins la moins mauvaise — desserte de soirée des villes moyennes, Creil mise à part. C'est une particularité qu'il fallait souligner, alors que de nombreux réseaux d'agglomérations bien plus importantes négligent totalement toute desserte au-delà de 19 ou 20 heures (Dijon par exemple).

Fig. 4. « L'hypercentre, en fait le quartier historique, n'est pas du tout desservi par les transports collectifs » (entrée du centre piéton, photo B. Gournay)



2.3. Les équipements de priorité

Même si la longueur des couloirs réservés est modeste (0,8 kilomètre), leur seule existence n'en constitue pas moins une singularité, car tous les réseaux de taille comparable en sont totalement dépourvus (Arras par exemple). La notion de priorité aux transports collectifs a encore de grands progrès à faire pour s'imposer aux élus, seuls maîtres chez eux dans ce domaine.

Ces couloirs sont les suivants :

- place des Épars vers la rue Pasteur (centre-ville)
- Poste (centre-ville), le plus ancien
- boulevard Charles (centre-ville)
- rue Nicole (Gares)
- rue Félibien (Gares)
- rue de Sours (périphérie).

Les trois premiers couloirs sont situés dans le sens de la circulation automobile, les deux suivants sont à contresens et le dernier constitue une véritable voie réservée en site propre, séparée de la circulation générale par des bordures et dotée de feux prioritaires de réinsertion dans la circulation générale. Quel dommage qu'un tel aménagement n'ait pas été prévu en centre-ville où la circulation est plus difficile que rue de Sours !

Il n'existe malheureusement pas actuellement de nouveaux projets de couloirs réservés. Toutefois, un programme ambitieux de priorité aux feux tricolores, portant sur 24 carrefours (prochainement porté à 25), a été réalisé, financé en partie par le contrat de développement à trois ans.

Certains feux spécifiques assurent le « tourne-à-gauche » (avenue de l'Europe), la mise au rouge pour les voitures (accès à l'hôpital) ou le départ prioritaire de l'autobus (rue de Sours, déjà citée).

2.4. Le confort des usagers

Actuellement, 129 arrêts sont équipés d'abribus auxquels il faut ajouter des abris communaux, tels que ceux qui équipent la rue de la République à Lucé.

Sur un total de 187 points de montée, 145 sont équipés d'abris, soit un taux d'équipement de 77 %, ce qui est tout à fait honorable. Il est cependant regrettable que certains des arrêts les plus importants du réseau ne soient pas équipés : ainsi l'arrêt Gares-Rue Nicole avec 493 montées par jour moyen.

Il faut avoir présent à l'esprit que, certains jours de pointe, ce sont 600 personnes qui risquent d'attendre l'autobus au froid ou sous la pluie ! Devraient également être équipés les arrêts Gares, Rue Félibien, Châteaudun (un sens), Théâtre (un sens), Marais (un sens), etc..., en tout une quinzaine d'arrêts si l'on retient le seuil de cinquante montées par jour.

Certes, l'étroitesse de la rue Nicole rend difficile l'implantation de l'arrêt mais une solution pourrait être trouvée, par exemple sous la forme d'un abris simplifié à deux pieds (Decaux-RATP par exemple), ou alors en élargissant le trottoir avec ripage des voies routières, au détriment des emprises de la SNCF et de la gare routière.

L'attente de dizaines de personnes dans les pires conditions d'inconfort n'est une « vitrine » favorable ni pour le réseau de transports collectifs — qui est alors vécu comme un repoussoir par ses usagers potentiels —, ni pour les élus qui paraissent montrer bien peu d'intérêt pour l'aménagement de leur ville.

2.5. La promotion du réseau

La quasi totalité des points arrêts comportent les informations nécessaires : plan de ligne et, pour les abris, plan du réseau, etc... Dans les voitures, une « girouette » permet d'afficher le plan de ligne correspondant au service effectué. Encore un

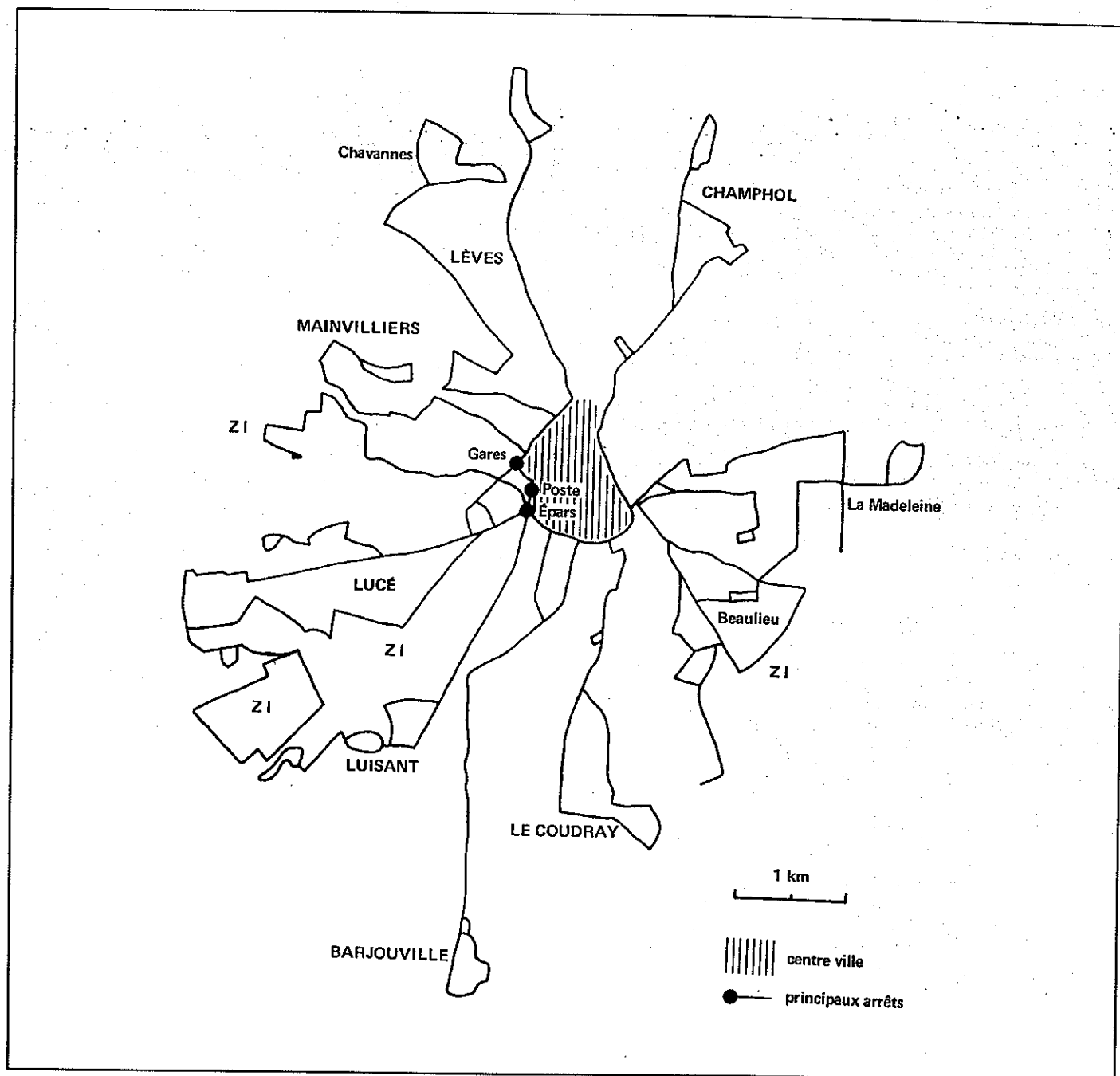


Fig. 5. Plan schématique du réseau de transports collectifs de l'agglomération chartraine

Fig. 6. « Un programme ambitieux de priorité aux feux tricolores a été réalisé » (photo B. Gournay)



Fig. 7. « Actuellement 129 arrêts sont équipés d'abribus » (ZUP de la Madeleine, photo B. Gournay)



aménagement que l'on souhaiterait voir se généraliser, y compris sur les grands réseaux où les voitures dépourvues de toute information ne sont pas si rares...

Le réseau diffuse à chaque changement de service une brochure à la fois claire et complète... malheureusement pas toujours très facile à trouver malgré son tirage à 7 000 exemplaires à l'hiver 1986/87. Une diffusion de 15 000 exemplaires, vendus 5,50 F a été décidée pour l'hiver 1987/88... ce qui reste faible pour une population de plus de 80 000 personnes !

Cette brochure comporte :

- la carte des communes desservies et des renseignements généraux sur la STAC (personnel, parc, etc...);
- un plan de chaque ligne avec tous les arrêts;
- les horaires de **tous les services assurés**, y compris les services spéciaux de matinée, de soirée et des dimanches et fêtes;
- les tarifs;
- les points de vente des titres de transport;

- le règlement du réseau (transport des bagages, des animaux, police des transports, etc...).

C'est un véritable modèle du genre, qu'on souhaiterait plus répandu dans d'autres villes.

Signalons enfin un remarquable « plan de secteur » placé en gare SNCF (couloir de sortie) et sur les abribus de la place de la gare, qui indique la situation des arrêts à proximité des gares. Rappelons que **toutes** les lignes desservent les gares SNCF et routière.

Un seul regret, la « confidentialité » des informations en gare (plan du réseau, plan du secteur), situées sur le côté du couloir de sortie et peu visible. Ces informations devraient être plus visibles, comme à la gare de Caen par exemple. Signalons enfin qu'il existe un kiosque d'information et de vente devant la gare mais qu'il est fermé l'été... en saison touristique.

Le réseau ne réalise pas de grandes campagnes de promotion mais se contente d'adresser une documentation accompagnée d'une semaine d'essai gratuit aux nouveaux locataires de l'agglomération chartraine, ce qui constitue une initiative originale.

3. Résultats financiers

3.1 Le coût du réseau et sa productivité

Le versement transport a été institué le 1^{er} juillet 1983, au taux de 0,5 %. Il rapporte environ 11 millions de francs, soit 140 F par habitant.

Les communes assurent pour leur part une contribution de 6,6 millions de francs, destinés à couvrir l'insuffisance de recettes pour les personnes âgées et les scolaires.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à 9 millions de francs auxquels il convient d'ajouter la dotation globale de fonctionnement au titre du transport scolaire (1,8 millions de francs). Sachant que les dépenses d'exploitation se sont élevées à 20 millions de francs en 1986, on voit que le budget est serré et que les possibilités d'extension du réseau ou d'investissements lourds sont bien limitées, au moins jusqu'à l'extinction des dettes en cours (1993).

Malgré une offre kilométrique stable entre 1979 et 1986, l'augmentation du nombre de voyages est importante : 57 % en plus pour cette période, ce qui montre que les efforts accomplis depuis la création de la STAC pour améliorer la qualité du réseau ont porté leurs fruits.

Début 1984, en effet, un plan à 5 ans a été élaboré pour couvrir la période 1984/1988. Ce plan a servi de base pour conclure entre l'État et le SITUAC un **contrat de développement** des transports publics urbains couvrant la période du 1^{er} septembre 1984 au 31 août 1987. L'objectif était de réaliser une croissance de 12,1 % du trafic par une offre de transport en augmentation de 16,3 %

A la fin du plan, l'objectif de 1 600 000 kilomètres au niveau de l'offre est dépassé de 90 000 kilomètres, et le nombre de voyages est supérieur de 430 000 à l'objectif de 3 700 000.

3.2 La tarification

La tarification comporte cinq catégories :

- *le billet à l'unité*, le seul vendu dans les autobus, à 4,50 F (tarif au 1^{er} mai 1987);
- *la carte de 10 voyages*, vendue dans les kiosques (*Épars et Gares*) et chez les dépositaires STAC. Elle se compose de cinq billets valables chacun pour deux voyages, prédécoupés et assemblés en carte; ces deux titres représentent la moitié des titres utilisés;
- *l'abonnement mensuel* à 145 F, valable sur tout le réseau;
- *l'abonnement spécial bus-gares*, réservé aux abonnés de la SNCF, à 110 F; ces abonnements représentent 37 % des titres;
- *le billet de groupe* à 1,60 F pour accompagner des scolaires ou des jeunes voyageant en groupe aux heures creuses.

Enfin, 12 % des voyageurs bénéficient de la gratuité : invalides à 80 % et personnes âgées de plus de 65 ans non imposables. Aucune réduction n'est prévue pour les chômeurs. Une réduction de 50 % sur le prix de la carte dix voyages et de l'abonnement mensuel est accordée aux personnes âgées de plus de 65 ans soumises à imposition.

A noter que les billets à l'unité et en carte sont valables trente minutes et permettent une seule correspondance au cours de cette période. L'aller et retour n'est pas autorisé.

Le libre service n'existe pas sur le réseau de l'agglomération chartraine, par crainte de la fraude. Celle-ci est d'ailleurs faible, selon les responsables du réseau, car les conducteurs surveillent efficacement la montée des voyageurs, comme à Paris.

En conclusion, quel avenir ?

Ayant bien réussi son virage du mode d'exploitation « à l'interurbaine » à celui d'un véritable réseau de transport urbain, le réseau de Chartres semble avoir atteint un certain régime de croisière.

Le 14 novembre 1987 a vu s'ouvrir le nouveau dépôt de Lucé, moderne et fonctionnel. Quant au matériel, l'achat de trois nouveaux autobus articulés est envisagé. On parle également d'une restructuration de la desserte de Mainvilliers et —

ultérieurement — d'améliorer la desserte de Lèves et du Coudray en fonction du développement de l'urbanisation dans ces communes.

Souhaitons également que la question des couloirs de circulation soit remise à l'ordre du jour et que Chartres, déjà bien placée dans sa catégorie, puisse encore améliorer sa position.

C. Analyse économique et financière du réseau

par Pierre-Henri ÉMANGARD, économiste

Au recensement de 1982, l'agglomération de Chartres avait une population de 78 000 habitants, répartis sur une surface de 65 km², soit une densité moyenne de 1 200 habitants par km². Avec un peu plus de 37 000 habitants, la ville-centre représentait 48 % de la population agglomérée. La figure 8 montre que, parmi les agglomérations ayant entre 65 000 et 85 000 habitants, Chartres est celle qui s'étale sur la plus petite surface et, par conséquent, elle est avec Cherbourg celle qui a la plus forte densité humaine.

1. Offre

Le réseau de l'agglomération se caractérise, en premier lieu, par le fait qu'il dessert presque exactement la totalité de la population et de la surface de l'agglomération, telle qu'elle est définie par l'INSEE (cf. figure 9). Cette caractéristique individualise fortement le réseau de Chartres, tant vis-à-vis des réseaux qui sont concentrés sur un espace plus restreint que l'agglomération (Annemasse, Châteauroux, Calais, St-Brieuc...), que vis-à-vis de ceux dont la zone de desserte est au contraire sensiblement plus étendue que la superficie de leur agglomération (Béziers, Chalon-sur-Saône, Belfort).

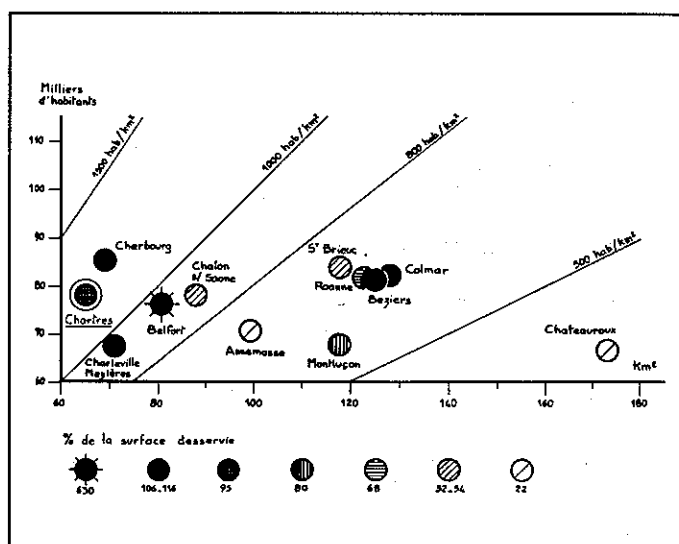
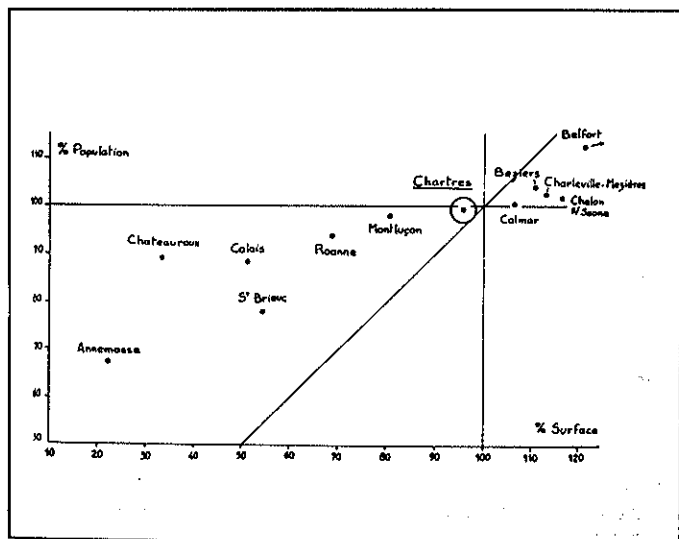


Fig. 8 et 9. Comparaison entre Chartres et quelques agglomérations françaises de tailles comparables :

- ci-dessus, surfaces et populations des agglomérations
- ci-dessous, parts desservies, en pourcentage, des surfaces et des populations.



Avec 9 lignes atteignant hors troncs communs 88 km, le réseau de Chartres est un réseau assez fortement développé. Si on le compare aux 6 agglomérations qui, par leur population, sont les plus proches de celle de Chartres (1), il est parmi ceux qui ont la densité la plus élevée : 1,4 km par km² desservi (cf. figure 10).

L'offre ayant atteint 1 532 000 véhicules-kilomètres, cela représente une densité de desserte par km de ligne de 17 410 et par km² desservi de 24 710. La figure 11 montre que ce chiffre situe Chartres dans le tiers supérieur des agglomérations

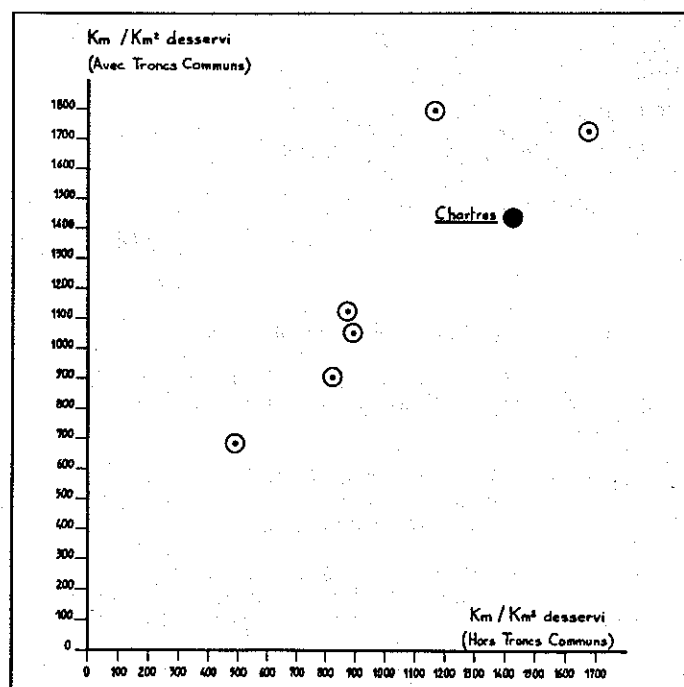
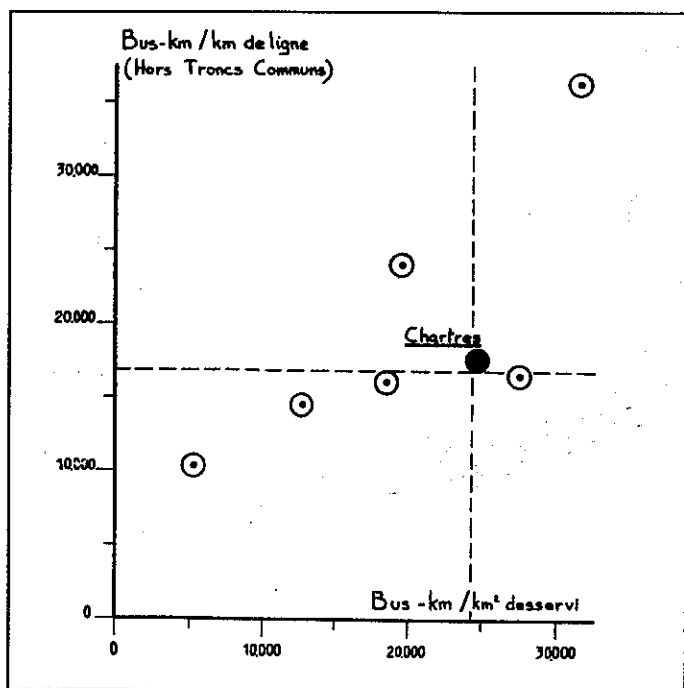


Fig. 10. Densités de réseaux (comparaison avec six villes de la fig. 8)

Fig. 11. Densités et intensités de desserte (mêmes villes)



(1) St-Quentin : 72 000 habitants
Annemasse : 72 000 habitants
Belfort : 76 000 habitants

Tarbes : 78 000 habitants
Chalon s/S : 78 000 habitants
Arras : 80 000 habitants

Quinze ans d'évolution du réseau de Chartres

L'assemblage graphique de la page ci-contre est une application de la méthode d'analyse économique et financière, mise au point par l'auteur pour le compte du CFPC, méthode que nous avons présentée dans nos colonnes dans un de nos numéros précédents (cf. n° 54, janvier-mars 1985).

Elle permet de bien saisir l'évolution historique du réseau et de voir en quoi sa situation économique et financière actuelle est la résultante de divers événements qui se sont produits au cours de son histoire. L'insuffisance des données disponibles pour les années antérieures à 1973 ne permet pas de commenter, avec suffisamment de fiabilité, la première période de l'histoire récente du réseau.

L'examen de chacune des courbes confirme l'existence de trois années-charnières : 1976, 1979 et 1983, qui correspondent chacune à des événements précis dans l'histoire du réseau, ainsi que Bernard Gournay le mentionne dans l'article précédent. 1976 : création de l'axe transversal et refonte du tracé du réseau, qui prend l'essentiel de sa configuration actuelle ; 1979 : apparition d'un nouvel exploitant ; 1983 : instauration du versement transport.

La césure principale est manifestement 1979. Il s'agit là d'un constat tout-à-fait intéressant car, parmi les différentes histoires de réseaux qu'il nous a été possible d'analyser jusqu'à présent, il est rare qu'un changement d'exploitant se traduise par des conséquences aussi profondes sur la situation d'un réseau et il est rare que cet événement, lorsqu'il se produit, ait plus de poids que l'instauration du versement transport. Or manifestement, à Chartres, l'arrivée du nouvel exploitant s'est immédiatement traduite par la mise en place d'une nouvelle politique, peut-être d'ailleurs à l'instigation même de l'autorité organisatrice, qui aurait ainsi voulu, par ce changement, marquer et faciliter la réalisation de nouveaux objectifs. Examinons donc chacune des quatre périodes qui ont marqué l'histoire du réseau du début des années 70 à nos jours.

Jusqu'en 1976, le réseau a connu une phase de développement importante et apparemment régulière. Sa longueur est ainsi passée d'une trentaine de kilomètres en 1972 à une soixantaine de kilomètres en 1976. L'offre, qui n'était que de 8 véhicules-kilomètre par habitant, en atteignait 11 en 1976. A ce développement du réseau a répondu un accroissement très légèrement inférieur de la fréquentation, stimulé vraisemblablement par une politique tarifaire qui a eu pour effet de faire baisser la recette moyenne par voyage de 2,50 F à 2,00 F (francs constants en 1985). Comme, malheureusement, le développement du réseau se traduit par une croissance très rapide des charges d'exploitation, alors que les recettes ne croissent que très modérément (l'accroissement du trafic étant compensé par une baisse de la recette unitaire), il en résulte une dégradation rapide de la situation financière du réseau : taux de couverture descendant à 60 %, versement par habitant atteignant 40 F et versement par voyage dépassant 1,00 F en 1976.

Malgré ou à cause de la mise en place du nouveau réseau en 1976, la période suivante, 1976-1979, se caractérise par la poursuite, voire l'accélération des tendances observées lors de la période précédente. Le réseau se développe encore plus vite : passage d'une longueur de 60 km à une centaine de kilomètres ; l'offre par habitant également : passage de 11 à 18 véhicules-kilomètre par habitant. Or, paradoxalement, le trafic marque le pas. Le

nombre de voyages en 1979 (2,5 millions) est à peine plus élevé qu'en 1976. Faut-il y voir les conséquences d'une politique tarifaire plus serrée, qui a pour effets d'infléchir notamment la courbe de la recette par voyage stabilisée à 2,00 F ?

Comme les dépenses d'exploitation par véhicule-km continuent de s'accroître aussi vite qu'avant, au moment même où les recettes stagnent, il en résulte une aggravation encore plus rapide qu'auparavant de la situation financière ; le taux de couverture s'effondre et atteindra son minimum en 1980 : 31,5 %. L'insuffisance d'exploitation explose, passant de 3 millions à 10 millions de francs, de 40 F à 120 F par habitant et de 1,00 F à 3,50 F par voyage.

L'arrivée du nouvel exploitant en 1979 et la mise en place immédiate d'une nouvelle politique se traduisent par une inflexion spectaculaire des courbes. Tout d'abord, la recette et l'offre vont être stabilisées : ni la longueur du réseau, ni l'offre par habitant ne vont croître pendant quatre ans. Au contraire, et en dépit d'une tendance à la revalorisation tarifaire, le trafic va recommencer à croître, passant de 2,5 millions de voyageurs en 1979 à 3,3 millions en 1983. L'offre étant constante, cette croissance du trafic a pour effet de permettre au remplissage de remonter de 2 voyageurs par véhicule-km à 2,4 en 1983. La stabilité de l'offre permet de modérer la croissance des charges d'exploitation, qui deviennent inférieures à celle des recettes. Revalorisation de la recette unitaire et augmentation du trafic se conjuguent pour faire augmenter d'un tiers les recettes, tandis que les charges d'exploitation n'augmentent que d'un cinquième. Il en résulte un redressement du taux de couverture des dépenses par les recettes d'environ 40 % et une stabilisation du versement par voyage aux alentours de 3,50 F. Par contre, le versement par habitant continue de croître, quoique à une vitesse ralentie, par rapport à la période précédente.

La période qui s'ouvre à partir de 1983 se présente comme le prolongement de la période précédente, accompagné de quelques inflexions. L'instauration du versement transport permet de renforcer l'offre par habitant. La longueur du réseau restant constante, il en est donc résulté une intensité de desserte supérieure. L'évolution du trafic a répondu plus que proportionnellement au niveau moyen offert à la clientèle, ce qui a permis de poursuivre le redressement du remplissage. Côté recettes et côté dépenses, l'évolution antérieure s'est poursuivie. En ce qui concerne les dépenses, la stabilisation du coût d'exploitation du véhicule-km a permis de maintenir, au même rythme que par le passé, la progression des charges d'exploitation en dépit de l'augmentation du nombre de véhicules-km.

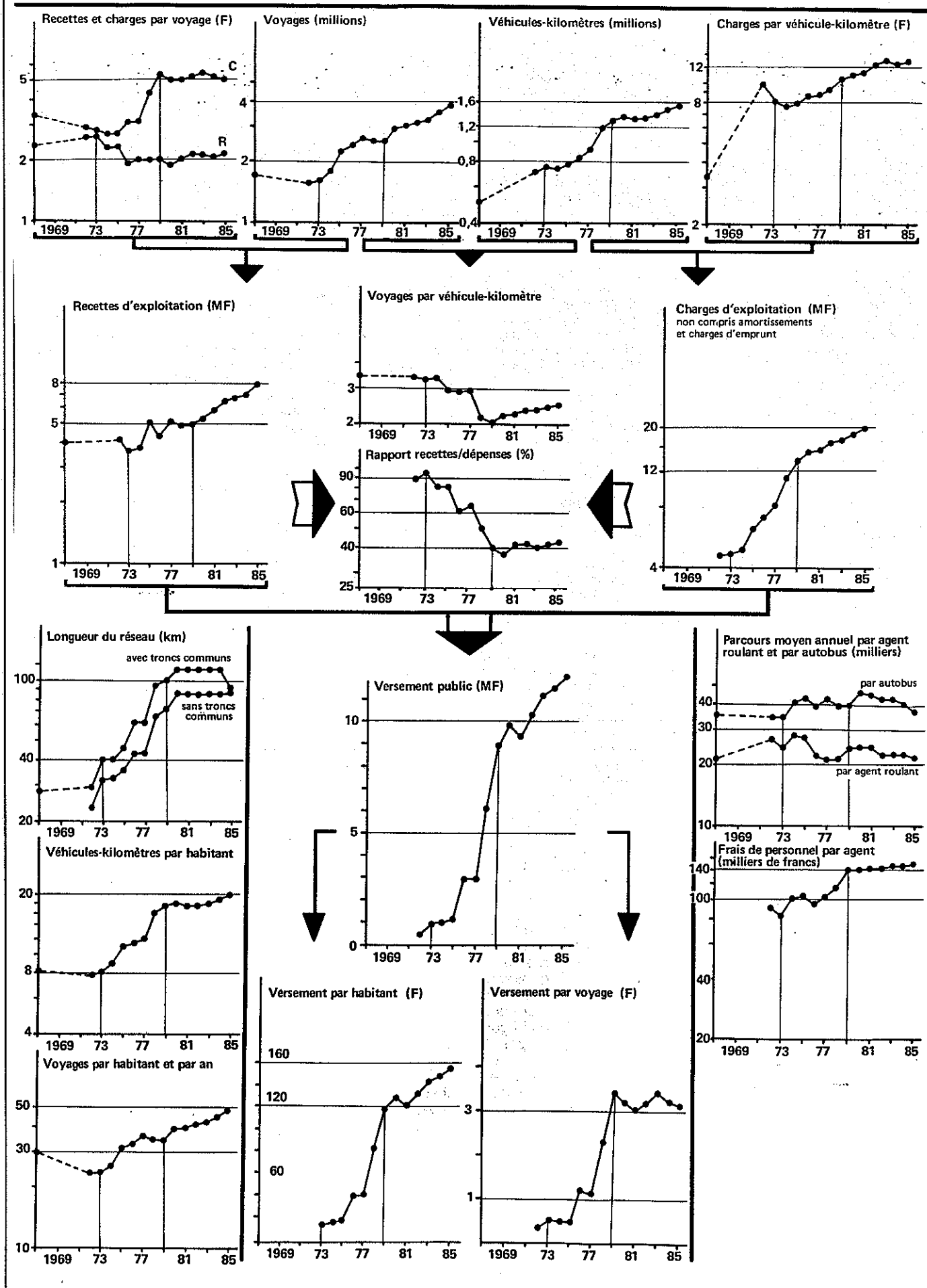
Comme le trafic a crû la recette au voyage ne s'est pas dégradée, le taux de couverture est resté stable et, conséquence de la forte progression du trafic, le versement par voyage a eu tendance à redescendre à un niveau plus proche de 3 que de 3,50 F. Par contre, le versement par habitant a continué à progresser, approchant les 160 F par habitant et par an.

La situation actuelle du réseau de Chartres est donc le produit d'une dégradation particulièrement rapide de la situation durant les années 70, dégradation qui a été rapidement endiguée dès le début des années 80. Le redressement a été obtenu de façon originale grâce au redémarrage du trafic, qui est passé de 2,5 à près de 4 millions de voyages, malgré, il faut le souligner, une politique relativement restrictive en matière de gratuité.

qui lui sont les plus proches. Si l'intensité de desserte est relativement moyenne, par contre, la densité est élevée. L'ensemble de ces caractéristiques donnent du réseau de Chartres l'image d'un réseau plutôt bien développé desservant de façon dense la quasi-totalité d'une agglomération au peuplement dense également.

En 1985, le réseau de Chartres a transporté près de 3 900 000 voyageurs, ce qui représente près de 51 voyages par habitant et par an, pour une offre qui, elle-même, frôle 20 véhicules-km par habitant et par an. Tant au point de vue de l'offre que du trafic, le réseau de Chartres est plus développé que la moyenne des réseaux de province desservant les agglomérations de

moins de 100 000 habitants. Comparée aux 6 agglomérations les plus proches par leur population, Chartres se situe également dans la moitié supérieure du groupe. Il est également possible d'observer que, tout en étant plus développé qu'ailleurs, le trafic du réseau de Chartres n'atteint pas un niveau proportionnel à l'offre qui est mise à la disposition des habitants. Il en résulte que ce qui est communément appelé le remplissage (en fait, le nombre de voyageurs montant chaque fois qu'un autobus parcourt 1 km) est relativement faible ; avec un remplissage de 2,54 voyageurs par véhicule-km contre 3,14 pour l'ensemble des agglomérations de moins de 100 000 habitants, Chartres a l'un des plus faibles remplissages des 7 agglomérations qui ont entre 72 000 et 80 000 habitants.



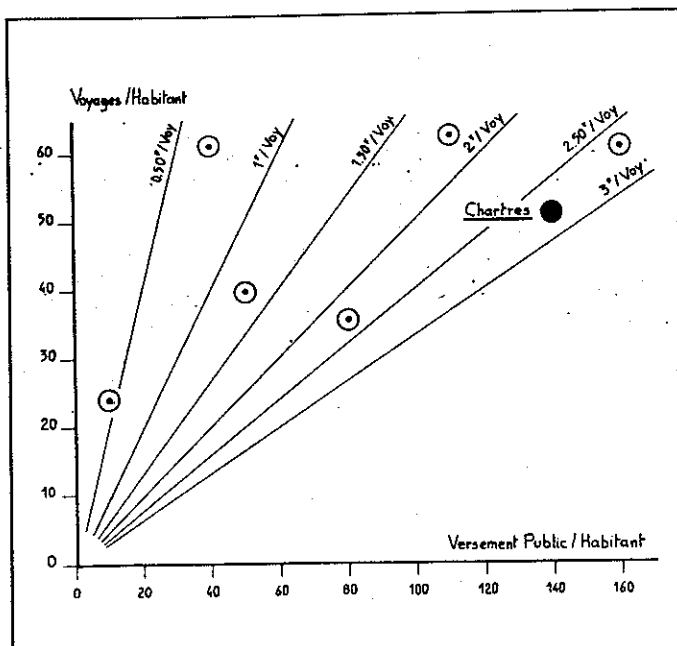


Fig. 12. Usage et coût public par habitant (comparaison avec six villes de la fig. 8)

2. Coût

Les dépenses d'exploitation du réseau ont atteint en 1985 19 200 000 F. Les recettes commerciales directes ayant été de 8 100 000, l'insuffisance d'exploitation a donc été de 11 100 000 F, et le taux de couverture recettes/dépenses de 42 %. Cette insuffisance représente environ 140 F par habitant et par an et 2,90 F par voyage. Sachant que l'ensemble des réseaux de province de moins de 100 000 habitants avaient, cette année-là, un taux de couverture de 51 %, l'image de la situation financière du réseau de Chartres apparaît, au premier abord, comme plus dégradée qu'ailleurs. La figure 12 confirme cette impression. Le réseau de Chartres est celui dont l'insuffisance d'exploitation par habitant et au voyage est particulièrement élevée. L'explication de cette situation financière semble plutôt résulter du relatif développement du réseau et de son trop faible remplissage. Par contre, ni la recette au voyage (2,08 F contre 2,09 F en moyenne ailleurs), ni les coûts d'exploitation (12,53 F au véhicule-km contre 12,73 F en moyenne par ailleurs) ne jouent un rôle dans la médiocre situation financière du réseau. Les deux principaux ratios de productivité retenus dans notre analyse montrent que celle-ci est égale ou supérieure à la moyenne des autres réseaux : 21 950 km parcourus annuellement par chaque agent roulant, contre 22 000 en moyenne ailleurs ; kilométrage moyen annuel par autobus de 37 350 contre 34 400 en moyenne ailleurs.

Seuls les frais de personnel par agent sont sensiblement plus élevés : 148 000 F par agent et par an, contre 132 500 en moyenne par ailleurs. Quoi qu'il en soit, ce surcoût salarial, comme on l'a vu, n'a pas d'effet sur le coût d'exploitation moyen au véhicule-km. Il convient toutefois d'être prudent dans les conclusions que l'on pourrait être amené à tirer sur la situation financière du réseau, car, ainsi que le montre la figure 13, les recettes commerciales directes n'intègrent pas la dotation globale perçue au titre du ramassage scolaire et qui représente environ 1 800 000 F. En intégrant celle-ci, ce qui est le cas parfois dans d'autres réseaux, le taux de couverture passerait à 51 %, tout-à-fait semblable à la moyenne de la classe de taille.

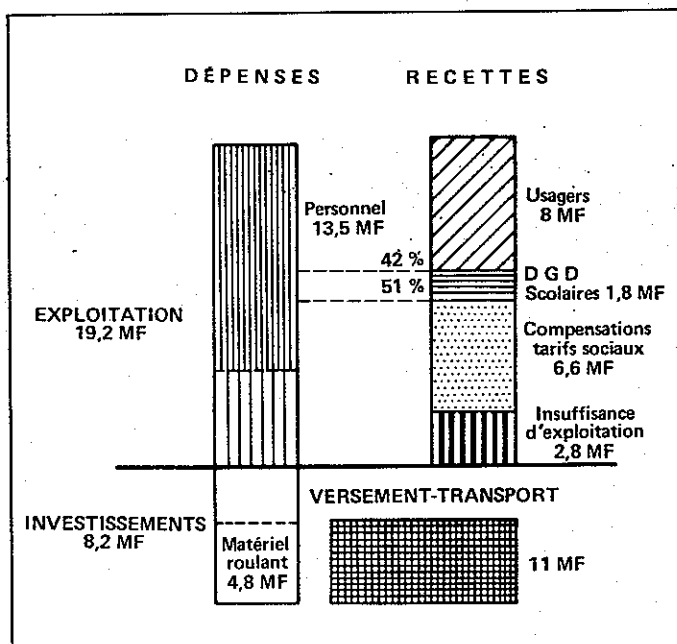


Fig. 13. Principaux résultats financiers du réseau de Chartres en 1985.

Le reste de l'insuffisance d'exploitation est couvert par des subventions provenant du budget de l'autorité organisatrice. Cela représente 9,4 millions de F, dont apparemment 6,6 au titre des réductions sociales (cf. article précédent de Bernard Gournay). L'autorité organisatrice dispose de la ressource spécifique du versement transport (environ 11 millions de francs de produits), qui sert également à financer les investissements, soit par autofinancement, soit par amortissement des emprunts. Ces investissements atteignaient en 1985 la somme de 8 200 000 francs, dont 4 800 000 pour le renouvellement du matériel roulant.

En conclusion, le réseau de Chartres apparaît comme un réseau dense proportionnellement plus développé que fréquenté ; faut-il voir dans ce décalage la conséquence d'une politique commerciale et tarifaire prudente, qui a conduit notamment à limiter le développement des gratuités (12 % du trafic total), préférant privilégier les cartes d'abonnement (37 % du trafic total) et les titres oblitérés (représentant les 50 % restants) ?

Si la situation financière semble plus dégradée qu'ailleurs et fait apparaître Chartres comme un réseau relativement coûteux, il est nécessaire d'équilibrer ce constat par deux observations :

- ainsi que l'a montré l'analyse chronologique, l'instauration du versement transport en 1983 n'a pas entraîné de dégradation sensible des comptes ;
- le redressement de la situation financière s'effectue dès 1979 et permet de stabiliser, en francs constants, l'insuffisance d'exploitation par voyage et de remonter le taux de couverture.

Sera-t-il possible d'aller plus loin dans la voie du redressement sans compromettre, comme cela a semble-t-il été le cas jusqu'à présent, la poursuite de la croissance du trafic ? Existe-t-il des ressources de productivité internes et externes qui permettront d'atteindre un tel objectif ?

Il sera intéressant d'observer les effets de la mise en place du système de priorité aux feux tricolores, tant sur la fréquentation commerciale que sur les coûts d'exploitation du réseau.

