

TRANSPORTS URBAINS

le forum des transports publics

sommaire

avril-juin 1991

n° 71

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, Sonia DIAS, Pierre-Henri ÉMANGARD, Jean MACHERAS, Maurice PLANTIER, Michel QUIDORT, Alain RICHNER, Alain SUTTER, Philippe VENTEJOL, Pierre ZEMBRI.

Directeur de la publication :

Alain SUTTER

Illustration du titre des articles :

Christian NOGUIER

Rédaction, administration, publicité :

173, rue Armand-Silvestre,
92400 COURBEVOIE

Tarifs :	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro :	60 F	65 F
Abonnement annuel :		
tarif normal	240 F	260 F
tarif "particuliers" (*)	190 F	210 F

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture.

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

Dépôt légal : à la date de parution.

Commission paritaire n°52 763.
Imp. EPSILON, 11, rue Edouard-Lefèbvre -
78000 VERSAILLES.

Photo de couverture :

Après une longue période de déclin, les villes américaines renouent avec les transports collectifs, grâce à l'intervention des pouvoirs publics : construction de lignes et renouvellement de matériel, comme ici à Philadelphie (photo B. Toupance)

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 : TENDANCES

2889

3

TRENTE ANS D'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS URBAINS : UNE COMPARAISON INTERNATIONALE

5

Fréquentation et part du marché des déplacements urbains	5
La productivité des transports urbains	7
Contribution des différents modes de transports publics	8
Les coûts d'exploitation	10
Conclusions	11

TRANSPORTS PUBLICS : TENDANCES MONDIALES

13

La congestion : le gouffre financier	13
Les constructeurs automobiles n'aiment pas les embouteillages	14
Trois vents dominants sur la France	14
L'irrésistible progression du site propre	15
Des véhicules au ras du sol	16
Financements : l'imagination au pouvoir	17

QUELLE POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE ?

19

Grands mots contre grands maux	19
En attendant le SDAU	20
Orbitale	22

«LES TRANSPORTS URBAINS EN QUESTION»

Interview de Ch. Lefèvre et J.-M. Offner

25

NOTES DE LECTURE

27

LES PAGES DE LA FNAUT

31

Avant-propos	31
Vue d'ensemble sur le Congrès	31
Motion générale adoptée par le Congrès	32
Quelques rapports des commissions	34

DOCUMENTATION

2

La reproduction d'extraits des articles de *Transport Urbains* et de ses illustrations est autorisée 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).

À nos lecteurs

Vous avez reçu en juillet 1990 le n°70 de *Transports Urbains*, daté de janvier-mars 1990 : des retards de parutions s'étaient déjà accumulés. Devant l'impossibilité de les résorber, la Rédaction a pris la décision de fusionner la numérotation des années 1990 et 1991. Vous avez donc entre les mains le premier des trois numéros manquants de

1990, daté d'avril-juin 1991, qui sera suivi immédiatement du numéro 72, daté de juillet-septembre 1991. Bien entendu les abonnements payés au titre de 1990 courront jusqu'à la fin de 1991.

La Rédaction prie les lecteurs de *Transports Urbains* de bien vouloir l'excuser de ces perturbations.

Documentation

La Vie du Rail

- La révolution interconnexion (n° 2239, 05.4.1990)
- Première mondiale, le train surbaissé intégral (n° 2239, 05.4.1990)
- La nouvelle voie du tramway français (n° 2239, 05.4.1990)
- Banlieue : des gares-tests pour la sécurité (n° 2240, 05.4.1990)
- Paris-Clermont : un modèle d'électrification (n° 2240, 12.4.1990)
- Bordeaux : le VAL a son tracé (n° 2240, 12.04.1990)
- Lyon se rééquilibre à l'ouest (n° 2241, 19.4.1990)
- Un nouvel organigramme pour la SNCF (n° 2241, 19.4.1990)
- Cap au nord pour le métro de Tunis (n° 2241, 19.4.1990)
- La France des TER (n° 2242, 26.4.1990)
- L'autocar avec le rail ; interview d'A.Bréau, directeur général de SCETA (n° 2242, 26.4.1990)
- RER-D ou le maillon manquant (n° 2243, 3.5.1990)
- BOA sort de terre (n° 2243, 3.5.1990)
- 510,6 km/h : la marche du siècle (n° 2245, 17.5.1990)
- SCETA : l'autocar se rallie au TGV (n° 2247, 31.5.1990)
- Records du monde : album de campagne (n° 2247, 31.5.1990)
- La CFT part en campagne (n° 2248, 7.6.1990)
- Modulation tarifaire : le credo de JM Metzler (n° 2249, 14.6.1990)
- Au centre Pompidou, les plus belles stations de métro du monde (n° 2249, 14.6.1990)
- Projet de schéma directeur TGV : la nouvelle épopée du chemin de fer (n° 2250, 21.6.1990)
- Troisième rail pour le Trans-Val-de-Seine (n° 2251, 28.6.1990)
- La métamorphose de la Gare du Nord (n° 2251, 28.6.1990)
- Les non-fumeurs gagnent la bataille de la banlieue (n° 2252, 5.7.1990)
- Le RER de Zürich est parti (n° 2252, 5.7.1990)
- Demain SOCRATE (n° 2253, 12.7.1990)
- SCETA, TRANSCET et Verney : convergence dans l'autocar (n° 2254, 19.7.1990)
- Les Pays-Bas parient sur le rail (n° 2255, 26.7.1990)
- Munich, la ville dont le centre est piétonnier (n° 2255, 26.7.1990)
- La route rapporte 130 milliards de francs à l'Etat (n° 2256, 9.8.1990)
- Dossier TGV Méditerranée (n° 2257, 23.8.1990)
- Alsace : la grande vitesse est pour demain (n° 2259, 6.9.1990)
- L'autorail léger a-t-il un avenir ? (n° 2260, 13.9.1990)
- TGV : la route de l'Atlantique Sud est ouverte (n° 2261, 20.9.1990)
- L'autobus s'essouffle, l'autocar se regonfle (n° 2261, 20.9.1990)
- Allemagne : les rails de l'unité (n° 2263, 4.10.1990)
- Massy : naissance d'une gare TGV (n° 2263, 4.10.1990)
- Londres-Tunnel : projet bis (n° 2264, 11.10.1990)
- Le chantier en difficulté du métro de São Paulo (n° 2264, 11.10.1990)

Le numéro : 8 F ; abonnement annuel 300 F. *La Vie du Rail*, 11, rue de Milan, 75440 Paris Cedex 09

NB. La Vie du Rail a publié, en outre, un numéro spécial hors série, daté de juin 1990, intitulé "L'Album des records" (prix : 50 F)

Transport Public International (revue de l'UITP)

- n° 1-1990
 - L'intervention des pouvoirs publics sur le financement des transports en commun
 - Intervention des pouvoirs publics. Le cas du Royaume-Uni
 - Le transport des personnes âgées et handicapées
 - La situation des minibus en Grande-Bretagne
 - Interdisez les voitures privées dans les grandes villes !
 - L'avenir du rail régional
 - Programme de recherche pour la réduction du bruit dans les transports urbains sur rail
- n° 2-1990
 - Le transport des personnes âgées et handicapées
 - Les transports urbains en Union soviétique, en Europe et en Amérique du nord (le transport urbain dans 17 pays)
 - Expression d'une esthétique dans le transport public
 - Les projets de métros légers dans le Royaume-Uni : comment les financer ?

Le numéro : 500 FB ; abonnement annuel (4 numéros) : 2000 FB. *UITP-Revue*, Avenue de l'Uruguay 19, B-1050 Bruxelles

Transport Public

- n° 881 (avril 1990)
 - Les Franciliens jugent leurs transports
 - Billettique : l'âge de raison ?
 - Le VAL à Rennes ; le choix de l'ambition
 - Maybus, un trait d'union pour trois villes (agglomération de Moulins)
 - Vous avez dit qualité ?
 - Les malvoyants et le transport public
- n° 882 (mai 1990)
 - Lycées universités : le déferlement (400 000 lycéens + 500 000 étudiants = 180 000 autocars)
 - La carte ville multiservice à Vitrolles
 - Le futur en perspective (préparation du Congrès UTP de Caen, juin 1990)
- n° 883 (juin 1990)
 - Dossier sur les transports publics à Caen et dans le Calvados (plusieurs articles)
 - La sécurité dans les transports publics (libre propos)
 - GX 77 H Heuliez "Compact bus" : un nouveau concept de gabarit réduit
 - Billettique : avec ou sans contrat ?
- n° 884 (juillet-août 1990)
 - Bientôt des catamarans sur la Seine ?
 - Dossier sur le Congrès UTP de Caen, 13-15 juin 1990 (les politiques de l'UTP)
 - Nice : je securibus (transports scolaires)
 - Le rapport Quin sur le financement des transports publics dans le monde
 - Le transport public en Europe : du centralisme à la décentralisation
- n° 885 (septembre 1990)
 - Europe centrale : pour les réseaux de transport public, le grand virage
 - Berlin réunifiée par les transports publics
 - L'exposition de matériel au Congrès UTP de Caen
 - Marseille : vers une carte multiservice-déplacements
 - Communiquer : une urgence pour l'UTP
 - Personnel : le contrat d'études prévisionnelles emploi-formation

Le numéro : 38 F ; abonnement annuel (11 numéros) : 390 F. UTP, 9, rue d'Aunale, 75009 Paris

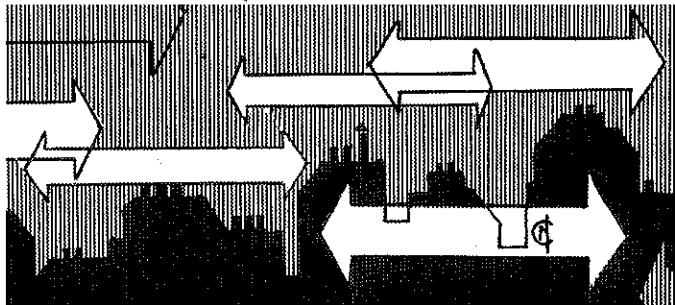
TT-Revue

(organe de l'Union suisse des entreprises de transports) (trilingue)

- n° 5-1990
 - Du tram à vapeur au tramway articulé surbaissé (en all.)
- n° 6-1990
 - Autobus urbains conviviaux et écologiques (en all.)
 - Une particularité unique en Suisse : le troisième rail (*Martigny-Châtelard*) (en fr.)
 - Lausanne : le métro-ouest montre le bout de son museau (en fr.)
 - Assemblée générale de l'UTP (Suisse) : le risque du byzantinisme (en fr.)
- n° 7-1990
 - Chemins de fer de l'Oberland bernois : l'avenir en rose (en all.)
 - Formule "train+vélo" : petites reines en balade (en fr.)
 - Vélos et transports publics (en all.)
- n° 9-1990
 - Les transports régionaux Baden-Wettingen (en all.)
 - Le Moutier-Longueau : courte ligne, longue histoire (en all.)
 - Cap du siècle pour le *Chemin de fer des montagnes neuchâteloises* (CMN) (en fr.)
- n° 10-1990
 - Les véhicules de transport public comme supports publicitaires (en all.)
 - Cinquante ans de trolleybus à Bienne (en all.)
- n° 11-1990
 - Collaboration taxis / TL (Lausanne) : le succès va de pair (en fr.)
 - Les *Chemins de fer fribourgeois* (GFM) côté cour (en all.)
- n° 12-1990
 - Chemins de fer d'Argovie : mutation bien engagée (en all.)

Le numéro : 3,50 FS + port ; abonnement annuel : 32 FS + port. Bugra-Suisse, Seftigenstrasse 310, CH-3084 Wabern

(Suite page 36)



Editorial

Tendances...

par Francis BEAUCIRE

Dans le monde des transports collectifs, les derniers mois ont apporté leur lot de nouvelles renversantes : des situations favorables aux sites propres, apparemment bien acquises, ont basculé soudainement. Au cours de l'année 1990, les Brestois, consultés par référendum, ont largement repoussé le projet de tramway. Brest s'était pourtant donné, aux yeux des professionnels du transport public, l'image d'une ville entreprenante, jusqu'à recevoir en octobre 1988 les participants au colloque national sur les transports collectifs en site propre, les fameux "TSCP". Reims n'a pas eu besoin des électeurs pour renverser la tendance et revenir sur ses choix. Approuvé par le Conseil du District urbain en novembre 1990, le projet est remis en cause en janvier 1991 par le Conseil municipal de Reims, principale ville du District, qui empêche ainsi la réalisation de la ligne de tramway. À Rennes, après un choix difficile entre tramway et VAL, tranché au profit de ce dernier, un comité a été constitué pour réclamer, à l'instar de Brest, un référendum sur le projet... en escomptant peut-être le même résultat.

Cette série de défections ou d'hésitations n'a pas manqué de relancer la question permanente de la (prétendue ?) priorité aux transports collectifs et de raviver une incertitude - voire une inquiétude quant aux chances des transports collectifs - que le succès des tramways de Nantes et Grenoble avaient éteintes au milieu des années quatre-vingt : l'âge d'or du site propre serait-il déjà du passé ? L'effort en faveur des transports urbains, manifeste depuis 1975, marquerait-il le pas ?

Projets, travaux et mises en service montrent à l'évidence qu'il n'en est rien. Les exemples d'aujourd'hui doivent être relativisés : l'histoire récente des réseaux montre qu'ils ne constituent même pas des cas d'école, ni des anomalies. Si l'incertitude doit régner, ce n'est pas le revirement de deux villes qui doit en être la cause, mais la leçon que l'on peut tirer des lourdes campagnes de mesure que constituent les enquêtes-ménages, réalisées à l'initiative du CETUR, et le recensement de la population de 1990, dont l'INSEE commence à publier les résultats détaillés.

Fig. 1. «La ligne de tramway Saint-Denis - Bobigny, en balance depuis plusieurs années, est enfin en construction». Bobigny, hôpital Avicenne (photo A. Sutter)



Reprendons l'un après l'autre ces deux aspects plus profondément contradictoires que les retournements récents, qui n'agitent guère que la surface.

À Nantes et à Grenoble, une seconde ligne de tramway est sortie des projets pour entrer dans la réalité : à Grenoble, la ligne B a été inaugurée en novembre 1990 ; entre la gare et l'Université, elle compte treize stations dont cinq en tronc commun avec la ligne A. À Nantes, les travaux de la deuxième ligne, d'orientation nord-sud, ont commencé dès le début de l'année 1991 ; elle sera ouverte en deux fois, en 1992 pour le tronçon sud (Rezé - centre ville), et en 1994 pour la moitié nord.

Dans la région parisienne, la ligne de tramway Saint-Denis - Bobigny, en balance depuis plusieurs années, est enfin en construction (9 kilomètres, 21 stations, trois correspondances avec le métro parisien, une avec la ligne B du RER) ; l'ouverture est prévue pour 1992.

À Lille, après la mise en service de la ligne 1 bis au printemps 1989, les élus ont pris la décision de ne pas choisir entre VAL et tramway pour relier Lille, Roubaix et Tourcoing. Une ligne de métro automatique de 20 kilomètres comportant 25 stations sera construite d'ici à 1998. La ligne de tramway sera modernisée, ainsi que le matériel roulant, qui devrait être de marque italienne (Breda) ; sa mise en service est prévue pour 1993. À Bordeaux, après quelques turbulences politiques et un soupçon d'incertitude, le VAL a fait l'objet d'un vote favorable de la Communauté urbaine. La première ligne sera longue de 13 km.

À Strasbourg et à Rouen, les études de la première ligne de tramway sont plus avancées, les projets acquis et les premiers travaux doivent commencer avant l'été 1991. À Saint-Étienne, on poursuit sans grand bruit le prolongement de la ligne - deux kilomètres supplémentaires au nord - et la modernisation du matériel : 15 nouvelles rames, produites par GEC-Alsthom et les Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey, doivent entrer en service au milieu de l'année 1991. À Toulouse enfin, les travaux du VAL se poursuivent, et la mise en service demeure

Tableau 1. Lignes de transport collectif en site propre en travaux ou décidées.

villes	"TSCP"	longueur
Lille	3 ^e ligne VAL	20 km
Lyon	4 ^e ligne métro	12 km
Bordeaux	1 ^e ligne VAL	13 km
Rouen	tramway	11 km
Strasbourg	tramway	13 km
St Étienne	prolongement tramway	2 km
Nantes	2 ^e ligne tramway	12 km
Toulouse	VAL	10 km
Paris	prolongement métro	2 km
St Denis-Bobigny	tramway	9 km
total		104 km

prévue pour l'été 1993. Au total, tramway et métro automatique confondus, ce sont donc plus de 100 km de lignes nouvelles, à terminer ou encore à construire, qui seront à la disposition des citadins dans ces villes d'ici à trois ou quatre ans.

* * *

Deuxième constatation positive, là où des sites propres ont été créés - et quelle que soit la technique choisie, tramway ou métro automatique - l'évolution du trafic des réseaux été très vive. Les résultats de Lille, Grenoble et Nantes méritent d'être rappelés.

À Grenoble, le tramway transporte le tiers de la clientèle totale du réseau de transports collectifs et, depuis 1984 - avant la mise en service de la ligne A -, le trafic du réseau a augmenté de 30 %. Les résultats ont été du même ordre à Nantes (31 % de voyages en plus), supérieurs à Lille (+ 47 %). À Lyon et à Marseille, villes dont les premières lignes de métro sont d'une génération antérieure, puisqu'elles remontent aux années soixante-dix, l'"effet métro" s'était traduit par des augmentations respectives de 41 % et 45 % (1).

Partout, l'ouverture des sites propres a été l'occasion de réviser entièrement le tracé du réseau d'autobus, de créer ou de renforcer systématiquement les nœuds de correspondance, de promouvoir à la fois l'image de marque des transports collectifs et l'esquisse d'une politique de déplacement, principalement dans les centres et là où le tramway, circulant en surface, a imposé ce début de réflexion sur l'aménagement des espaces publics.

La multiplicité des projets, à Lyon et à Marseille en particulier, le nombre de décisions confirmées ou de mises en chantier, le calendrier des inaugurations de lignes, de tronçons ou simplement de rames nouvelles, tout a semblé soudain disparaître lorsqu'a éclaté avec fracas, au cœur des professions du transport urbain, le double échec du tramway à Brest et à Reims. Comme on peut le constater, la tendance demeure à la progression des sites propres dans les grandes villes. Est-il utile de rappeler également qu'à Grenoble, le tramway est finalement sorti d'un référendum, qu'à Nantes, sa construction a été remise en cause très tardivement, sans succès pour des raisons financières, qu'à Strasbourg, le VAL a cédé la place au tramway ? Dans les trois cas, élections ou référendum sont venus perturber les projets. Rien de bien nouveau donc à Brest et à Reims, dans un contexte politique où l'État ne joue guère de rôle, même incitatif.

Ce n'est donc pas du côté des élus, des constructeurs ou des exploitants que viennent les leçons susceptibles de tempérer le bilan des transports collectifs. C'est du côté des tendances lourdes de la mobilité citadine, de l'évolution géographique des villes et des comportements sociaux, tendances de fond, lentes à mûrir, lentes à mesurer, dont les effets sont également très difficiles à contrebalancer par des politiques des transports.

* * *

Tout converge : l'équipement des ménages en véhicules automobiles a continué de progresser, l'usage de la voiture individuelle également ; ses parts de marché dans les déplacements urbains n'ont cessé de croître (2). Le CETUR, sous la plume d'Erwann Minvielle, vient d'édition une édifiante plaquette rela-

tant les résultats d'une enquête menée au début de l'année 1991 dans les agglomérations de plus de 30000 habitants (3). Quelques chiffres méritent d'en être extraits.

Les transports collectifs ne sont utilisés tous les jours que par 12 % des personnes interrogées, mais près de 50 % des gens ne les utilisent jamais. Le croisement des deux modes montre que 54 % des gens sont des utilisateurs exclusifs de la voiture particulière, contre 8 % d'utilisateurs exclusifs des transports collectifs. Leurs usagers sont des jeunes, des vieux, des chômeurs et des femmes au foyer... Ces chiffres se comprennent mieux si l'on consent à oublier la situation parisienne, vraisemblablement atypique, et l'opinion lancinante de la presse en matière de circulation, au contraire très répandue. En fait, 68 % des actifs ayant un permis de conduire disposent également d'un garage sur leur lieu de travail ; 68 % des citadins estiment que leurs déplacements ne leur pose pas vraiment de problèmes, 56 % pensent que les transports ne constituent pas un problème de vie locale (à égalité avec les loisirs), 64 % disent que "la voiture, ce sera toujours mieux que les transports en commun". Subtile nuance, il faut continuer de développer les transports collectifs pour 70 % des gens, même si, pour cela, il faut limiter l'usage de la voiture en ville (66 %) !

La taille de l'agglomération fait naturellement varier ces chiffres, mais un autre facteur déterminant semble tenir au lieu de résidence : les non utilisateurs des transports collectifs sont 54 % dans les communes périphériques, part qui tombe à 44 % dans les villes-centres ; ils forment 62 % des citadins dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, part qui tombe à 40 % dans celles de plus de 300 000 habitants. L'"effet périphérie" est aussi décisif que l'"effet taille".

* * *

L'"effet périphérie", seconde tendance lourde, ne paraît pas s'être atténué au cours de la dernière période intercensitaire (4). Contrairement à ce que l'on a pu dire d'un "retour au centre", les communes-centres des 70 agglomérations françaises de plus de 80 000 habitants (Paris exclu) ont encore enregistré une perte de 114 000 habitants entre 1982 et 1990, alors que leurs banlieues gagnaient 558 000 habitants. Encore les périphéries rurales ne sont-elles pas comptées dans les unités urbaines. Le "rural périurbain", dentelle urbaine étendue au large des banlieues anciennes, se renforce entre ces dates de plus de 900 000 habitants, dont 85 % par migration résidentielle. Le taux de croissance annuel de ces banlieues lointaines s'élève à 2,8 % autour de Lyon, 4,4 % autour de Marseille, 2,7 % autour de Toulouse, plus de 1,5 % autour de Nantes et Bordeaux. En 1990, ce sont donc au total près de 10 millions de Français qui résident dans cette troisième couronne urbaine.

Quelle alternative crédible à la voiture individuelle peut-on leur offrir ? La chaîne de transport qui leur est proposée est hachée de ruptures de charge inconfortables et longues, dissuasives, qui font le succès de la voiture. Les parcs de stationnement fleurissent, il est vrai, plus facilement au centre des villes qu'àuprès des gares ferroviaires ou routières de périphérie. Reims, qui vient de rejeter le tramway parce qu'il faudrait couper des arbres, Reims ne vient-elle pas de mettre en chantier un parc souterrain à péage en plein centre, qui offrira 500 places au printemps 1993 ?

	démographie			réseau	
	pop. 1990 (habitants)	évol. 1982-90 centre	évol. 1982-90 banlieues	voyages/hab. 1982	voyages/hab. 1988
Lille	950 000	- 3 000	+ 17 000	54	77
Bordeaux	685 000	+ 2 000	+ 43 000	102	115
Toulouse	608 000	+ 11 000	+ 56 000	121	127
Nantes	492 000	+ 4 000	+ 23 000	105	150
Grenoble	400 000	- 6 000	+ 14 000	99	120
Strasbourg	388 000	+ 3 000	+ 12 000	101	97

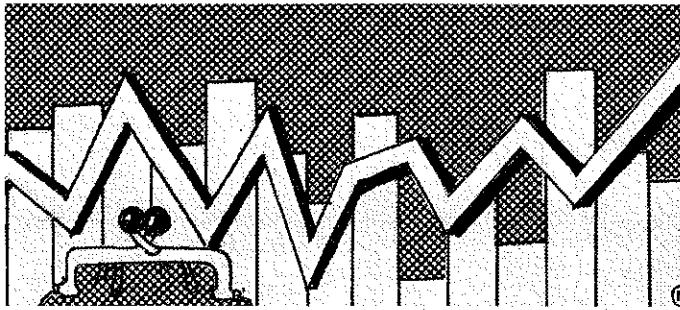
Tableau 2. Évolution de la population et de l'usage des transports collectifs dans quelques grandes villes françaises.

(1) CÉTUR et CÉTÉ : Données et analyses sur les transports collectifs urbains ; évolution 1980-88. CÉTUR, mars 1990.

(2) CÉTUR : Dix ans de mobilité urbaine, les années 80. CÉTUR, novembre 1990 (cette brochure fait l'objet d'une note de lecture page 27 du présent numéro).

(3) CÉTUR : Les déplacements urbains en province, opinions et pratiques. Fiche d'information 25, mars 1991.

(4) Jean-Paul Faur et Alain Lery : Les 100 premières agglomérations au recensement de 1990. INSÉÉ Première n° 111, novembre 1990. Jean-Paul Faur : Plus loin de la ville. INSÉÉ Première n° 119, janvier 1991.



Trente ans d'évolution des transports urbains : une comparaison internationale

par Bruno LE COUR GRANDMAISON,
économiste

La RFA, la Suisse, les États-Unis et la France sont quatre pays développés plutôt dissimilables par leurs orientations économiques, sociales, et par leurs réalisations en matière d'aménagement urbain. Comparer la situation des transports collectifs urbains dans ces quatre pays, même sur une longue période – trois décennies – peut donc paraître illusoire.

Pourtant, à travers quatre indicateurs chiffrés – fréquentation, productivité, répartition modale au sein des transports publics et coûts d'exploitation – des évolutions très voisines apparaissent dans ces quatre pays : érosion de la part des transports publics dans le marché des déplacements urbains, baisse de productivité, dérive des coûts d'exploitation due principalement au coût de la main d'œuvre.

Signe que les pouvoirs publics ont fini par prendre conscience de la dimension des problèmes à régler, des changements dans les politiques de transport commencent à apparaître à la fin des années quatre-vingt, en particulier aux États-Unis.

Au cours des trente dernières années, la population urbaine des pays industriels a plus que doublé ; dans le même temps, le parc automobile de ces mêmes pays a quadruplé. Ces évolutions sont bien connues et chacun d'entre nous peut à loisir en apprécier les conséquences dans sa vie quotidienne. Moins perceptibles sont les évolutions intervenues dans les transports publics, car les discours officiels masquent parfois davantage la réalité qu'ils ne l'éclairent.

Pour tenter de restituer synthétiquement ce qu'il est advenu des transports publics pendant ces dernières décennies, nous avons retenu l'Allemagne, la Suisse, la France et les États-Unis. Choix raisonnable ? Il se trouve que les séries chronologiques de ces quatre pays étaient accessibles et présentaient des qualités suffisantes pour se prêter à des comparaisons sur une longue période. Soulignons néanmoins qu'en dehors des statistiques américaines – et non sans quelques réserves –, celles-ci peuvent comporter des distorsions liées au mode de recueil de l'information. Au demeurant, les tendances constatées sont suffisamment

marquées pour que l'imprécision qui pourrait résulter d'une comparaison internationale dont les bases ont été établies dans des conditions différentes soit sans conséquence sur les grands conclusions qui s'en dégagent.

Ni les modes de vie et le peuplement, ni les politiques et pas davantage les cadres institutionnels ne constituent un trait commun entre les quatre pays considérés, tant s'en faut. Il n'en est que plus surprenant de constater la convergence de quatre tendances qui affectent les transports publics urbains de ces pays, à savoir :

- la fréquentation des transports publics et leur part du marché des déplacements ;
- la productivité du travail ;
- la contribution des différents modes ;
- la couverture des coûts d'exploitation par les recettes de billetterie.

1. Fréquentation et part du marché des déplacements urbains

En Allemagne, la fréquentation durant la période 1970-1986 révèle une quasi stagnation : 24,6 millions de passagers – kilomètres en 1970, à comparer aux 26,1 en 1987, soit un accroissement de 6% en 17 ans¹⁰. Cet accroissement est très inférieur à la croissance urbaine au cours de la même période. Il ne fait pas de doute qu'en RFA., les transports urbains ont perdu une part considérable du marché des déplacements urbains.

La Confédération helvétique se distingue des autres pays. On y relève un accroissement de 23% des voyages annuels durant la période 1960-1983 : c'est un exemple qui devrait convaincre que l'on peut atteindre l'un des niveaux de vie les plus élevés au



(1) VÖV-Statistik, 1987

Fig. 1. «En Allemagne [...] l'accroissement est très inférieur à la croissance urbaine» (Hanovre, photo A. Sutter)

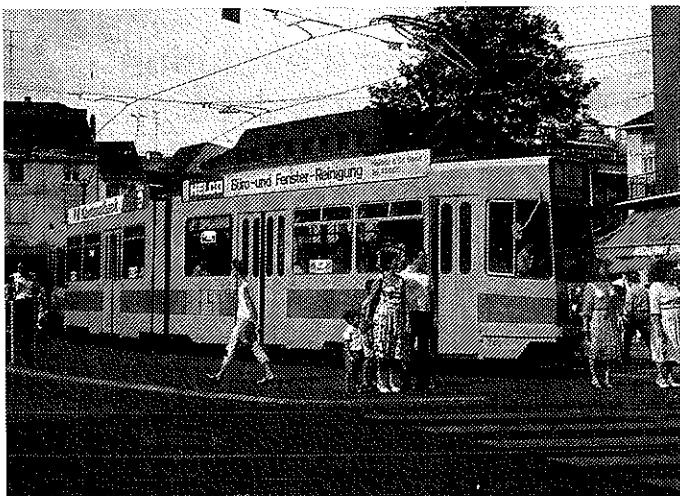


Fig. 2. «La Confédération helvétique se distingue des autres pays. On y relève un accroissement de 23 % des voyages annuels durant la période 1969-1983» (Bâle, photo A. Sutter)

monde, tout en détenant le record européen du nombre de déplacements par habitant. Ce nombre est quatre fois supérieur à la moyenne française ; il s'inscrit en faux contre un courant de pensée qui voit dans le déclin des transports publics la conséquence inéluctable de la croissance économique et de la motorisation des ménages.

En France, et pour les principales villes du pays, la contribution des transports publics aux déplacements des personnes, qui représentait 32% en 1960, n'était plus que de 20% en 1983⁽²⁾. Cette évolution est plus marquée encore si l'on tient compte de la distance parcourue, soit le produit des personnes par la distance moyenne. Dans ce cas, la part du marché des transports publics, qui était de 22,8% en 1960, n'était plus que de 10,5% en 1983.

Aujourd'hui, bien des capitales régionales – Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Rennes – ne parviennent guère à faire mieux. Seules des villes comme Lyon, Marseille, Dijon, Reims ont amélioré leur résultat ou l'ont maintenu au cours de la dernière décennie⁽³⁾.

À Paris, les voyages annuels réalisés par la RATP sur le réseau ferré et le réseau d'autobus représentaient 1,9 milliards en 1960 et 2,4 milliards en 1989, soit une augmentation de 25% seulement en 30 ans. C'est dire que les transports publics ne sont pas parvenus à maintenir leur part du marché des déplacements parisiens.

Une étude de la Banque Mondiale en 1985 nous présente une vision synthétique de la situation parisienne, en même temps qu'une comparaison internationale qui va à l'encore des idées reçues⁽⁴⁾. D'après cette étude, l'automobile assurait en 1985 56% des déplacements en région parisienne. L'automobile gagne du terrain en dépit de l'incontestable succès du RER, tendance confirmée par les statistiques du CETUR portant sur la dernière décennie.

La comparaison avec New York, ville dans laquelle les transports publics assurent 86% des déplacements, soit près de trois fois plus qu'à Paris, est d'autant plus surprenante que la ville américaine a traversé une crise financière grave et prolongée. Ce résultat n'est pas la conséquence d'une politique d'investissement, mais avant tout celle d'une politique soutenue par des mesures réglementaires et fiscales. Il ne peut être donné à tous les maires des grandes villes d'avoir le courage dont a fait preuve M. Koch, maire de New York pendant près d'une décennie.



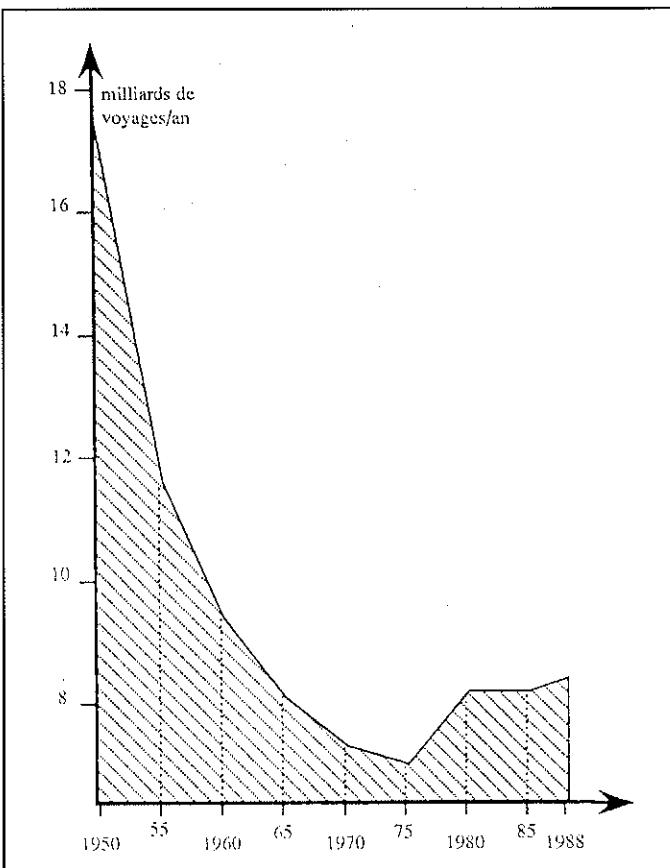
Fig. 3. «En région parisienne [...] l'automobile gagne du terrain en dépit de l'incontestable succès du RER» (photo F. Beaujire)

Ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il s'inscrit dans un contexte d'effondrement de la demande affectant l'ensemble des États-Unis. En 1988, les statistiques de l'APTA font état de 8,9 milliards de voyages, alors qu'en 1960 la fréquentation des transports publics représentait 17,2 milliards de voyages⁽⁵⁾. Ainsi en 33 ans, le nombre d'usagers des transports publics s'est réduit de moitié, alors que dans le même temps la population urbaine faisait plus que doubler.

Aujourd'hui, l'usage des transports publics dans l'ensemble du pays est devenu marginal ; sa part n'est guère supérieure à la

(5) American Public Transit Association (APTA) : Transit Book, 1989

Fig. 4. États-Unis : nombre de voyages annuels en transports publics urbains (source : Transit Fact Book, 1989, APTA)



(2) J. Hoffstadt, in Revue de l'UITP, février 1986

(3) Dix ans de mobilité urbaine (Les années 80) CETUR, 1990

(4) World Bank Data, 1985.



Fig. 5. À New-York «les transports publics assurent 86 % des déplacements, soit près de trois fois plus qu'à Paris». Ce résultat est «la conséquence d'une politique soutenue par des mesures réglementaires et fiscales». (photo P. Zembri)

marche à pied ! Pour les seuls déplacements domicile-travail, la contribution des transports publics en 1986 était inférieure à 6%⁽⁶⁾.

Il est vrai que la moyenne nationale masque des situations très contrastées, puisque à Washington, 38% des déplacements domicile-travail se font en transports publics, 26,5% à New York et 12% seulement à Chicago.

C'est à partir de 1975 qu'une remontée s'amorce ; elle résulte d'une intervention des gouvernements fédéraux et de ceux des États dont les subventions parviennent *in extremis* à éviter la faillite des réseaux. Depuis, quelques grands projets ont été



Fig. 6. «C'est à partir de 1975 qu'une remontée s'amorce», grâce à une intervention des gouvernements fédéraux et de certains États. Matériel moderne à Philadelphie (photo B. Toupance)

réalisés, mais ni les succès du métro d'Atlanta, de Washington ou du MUNI à San Francisco ne peuvent à eux seuls modifier le tableau d'ensemble.

La conclusion que l'on peut tirer de ces séries chronologiques est qu'à l'évidence les pays industriels ne sont pas parvenus à maintenir la part du marché détenue par les transports publics. La population urbaine s'en est détournée au profit de l'automobile, en dépit des difficultés croissantes de son utilisation et de son coût en milieu urbain. Seule la ville de New York est parvenue par des moyens essentiellement réglementaires à maintenir la demande, note d'optimisme dans ce sombre tableau auquel la Suisse échappe à peine.

2. La productivité des transports urbains

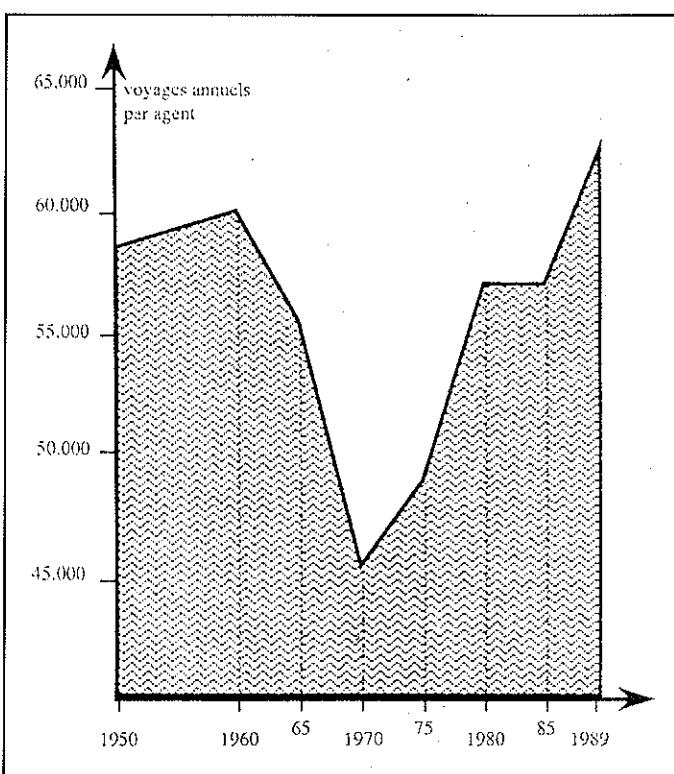
Nous entendons par productivité le nombre de voyages annuels réalisés par agent, mesure permettant des comparaisons internationales peu contestables.

En Allemagne, alors que la fréquentation stagnait entre 1970 et 1987, les effectifs progressaient. Le nombre de voyages annuels par agent passait de 54 440 à 48 000 en 1987, soit une baisse de productivité de près de 12% en 17 ans. Cette régression s'explique pour partie par la part plus importante des autobus dans l'offre de transport, autobus dont la productivité est inférieure à celle des métros et RER.

En région parisienne, il semble bien que les gains de productivité réalisés sur le réseau ferré aient été annulés par les pertes du réseau de surface. En 1960 et pour le réseau ferré, la productivité était de 92 400 voyages par agent. Après une baisse marquée jusqu'en 1970, elle atteint son maximum en 1989 avec 103 000 voyages par agent⁽⁷⁾. Pour l'ensemble des deux réseaux, de 60 000 voyages annuels par agent en 1960, la productivité passe à 62 000 en 1989. Cette dernière valeur est très proche de celle réalisée par les réseaux de province, dont les villes de plus de 800 000 habitants réalisent en moyenne 58 180 voyages annuels par agent⁽⁸⁾.

C'est aux États-Unis que la baisse de productivité est la plus marquée. En 1950, le nombre de voyages annuels par agent – tous modes confondus – atteignait 71 858, soit un niveau supérieur aux réseaux européens de l'époque.

Fig. 7. RATP (Région parisienne) : évolution de la productivité sur l'ensemble des réseaux (source : RATP)



(6) U.S. Bureau of Census : State and Metropolitan Data Book, 1986

(7) RATP : Statistiques Annuelles

(8) CETUR : Annuaire Statistique sur les Réseaux de Transport, 1988

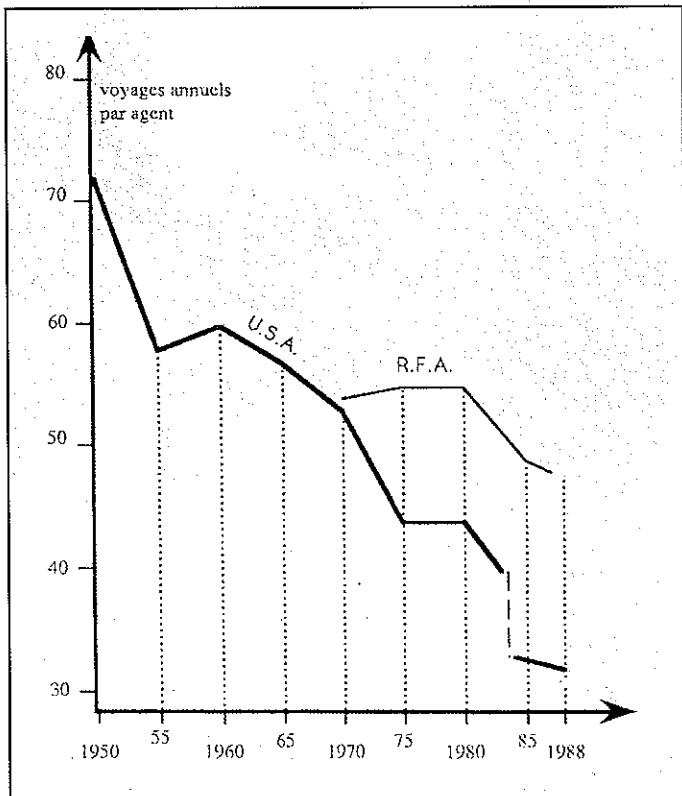


Fig. 8. États-Unis et RFA : évolution de la productivité dans les transports publics (sources : VÖV-Statistik, 1987, et Transit Fact Book, 1989, APTA)

A partir de 1960, la productivité décline rapidement ; elle n'est déjà plus que de 57 000 en 1965, puis 40 400 en 1983 et 33 973 voyages annuels par agent en 1988⁹.

Les différents modes présentent à cet égard des caractéristiques fort différentes de ce que l'on rencontre en Europe, comme le montre le détail selon les modes :

- métros : 50 163 voyages annuels par agent ;
- tramways : 39 185 voyages annuels par agent ;
- autobus : 37 472 voyages annuels par agent.

La baisse de la fréquentation semble être l'élément explicatif majeur : entre 1950 et 1983, la fréquentation est réduite de 55% ; dans le même temps, la réduction des effectifs n'est que de 19%. La très légère reprise de la fréquentation constatée entre 1984 et 1988 est malgré tout sans effet puisque la productivité poursuit sa baisse.

Il est surprenant de constater que dans des pays aussi différents, l'évolution des productivités retrace une histoire pratiquement identique. Celle-ci semblerait indiquer que les technologies, les modes d'organisation et d'exploitation des transports urbains sont globalement parvenus au terme d'une évolution caractérisée par une productivité décroissante. Ce point d'aboutissement est d'autant plus préoccupant qu'il se traduit par un alourdissement considérable de l'incidence des charges salariales dans les coûts d'exploitation. Au fil des années, les transports publics urbains sont devenus une industrie de main d'œuvre et, à ce titre, ils en subissent les conséquences financières.

Aujourd'hui, l'incidence des salaires et des charges salariales dans les coûts d'exploitation est rarement inférieure à 60%, elle atteint parfois 75%, voire davantage¹⁰.

3. Contribution des différents modes de transports publics

Les séries chronologiques consultées mettent en évidence une autre tendance qui affecte les parts respectives des différents modes de transports publics.

En Allemagne Fédérale – sur la période 1970/1987 – cette

évolution est perceptible à travers le parc de matériel mis en œuvre¹¹. On y relève le doublement du parc des matériels de type métro et RER (S-Bahn), ainsi qu'un accroissement de 40% du parc des autobus et trolleybus. En revanche, le parc de tramways passe de 6 579 unités en 1970 à 3 257 en 1987. Ce parc de tramways, qui représente encore en 1970 près de 29% du parc total de matériel de transport, n'était plus que de 12% de cet ensemble en 1987. Métros et RER disposaient cette même année d'un parc représentant 13% du parc total.

En 1987, les réseaux de tramways n'assurent plus que le quart

(9) APTA : Transit Book, 1989

(10) Pour l'ensemble des réseaux de province française, l'incidence des salaires est de 67% ; elle est de 70% en moyenne pour les agglomérations de 300 000 à 800 000 habitants (source : CETUR).

(11) VÖV-Statistik : 32 réseaux de tramway sont pris en compte.

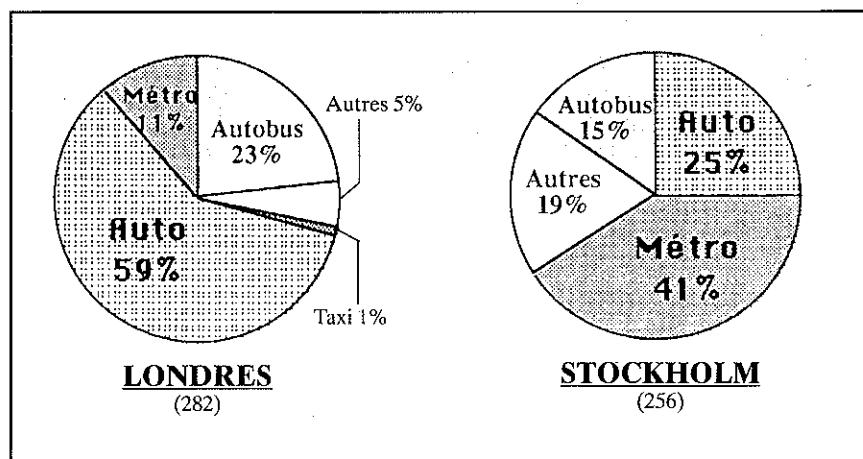




Fig. 10. En 1960, pour l'ensemble de la confédération, les tramway assuraient 58 % des voyages annuels en transport collectif ; en 1983 ils n'en assurent plus que 40 % (Genève, photo F. Beaucire)

des déplacements ; un transfert s'est opéré vers les autobus et les trolleybus. Cette substitution est probablement en partie responsable de la baisse de productivité.

La Confédération helvétique, considérée avec l'Allemagne comme la terre d'élection du tramway, n'échappe pas à cette évolution. Les statistiques suisses mesurent plus précisément la contribution des différents modes à l'ensemble des déplacements réalisés en transport public. Elles révèlent elles aussi une substitution des autres modes au tramway, il est vrai à un moindre rythme qu'en Allemagne.

C'est ainsi qu'en 1960, et pour l'ensemble de la Confédération, les réseaux des tramways assuraient 325 millions de voyages annuels sur un total de 556 millions, soit 58%. La même année, les autobus et trolleybus réalisaient 231 millions de voyages, soit 42% de l'ensemble des voyages urbains proprement dits.

En 1983, la proportion est pratiquement inversée et les cinq réseaux de tramways ne réalisent plus que 275 millions de voyages sur un total de 684 millions ; 60% des voyages en transports publics sont désormais assurés par les trolleybus et les autobus. Après l'Allemagne, la Suisse envisage le passage au métro : Genève, Lausanne et Bâle entreprennent des études dans ce sens.

C'est bien entendu aux États-Unis que l'évolution est la plus marquée. Après l'apogée des années cinquante où le tramway

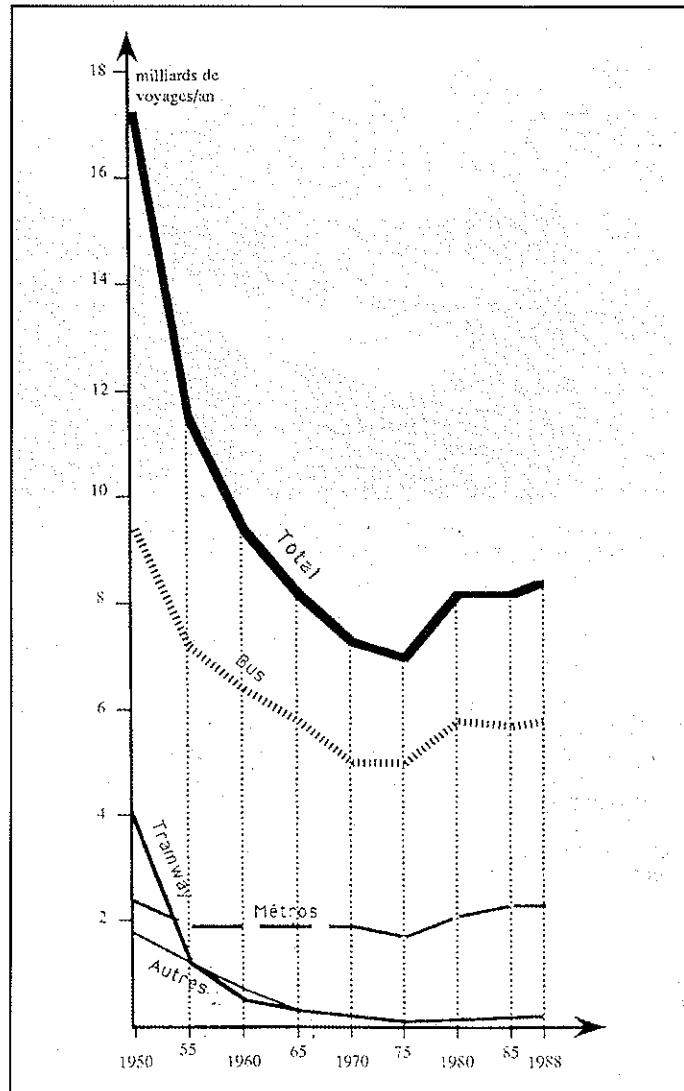


Fig. 12. États-Unis : évolution du nombre de voyages par mode de transport (source : Transit Fact Book, 1989, APTA)

assurait 22,6% des voyages annuels, contre 13% pour les métros et 54% pour les réseaux d'autobus, un très net déclin apparaît dès le début des années soixante. En 1988, la contribution des tramways n'est plus que de 1,5% contre 26% pour le métro, 3,6% pour l'équivalent de notre RER et 65% pour les autobus.

Les nouveaux réseaux de tramways mis en place (principalement en Californie), en dépit de leur incontestable succès, n'ont pas modifié la tendance, puisqu'entre 1984 et 1988, la part des

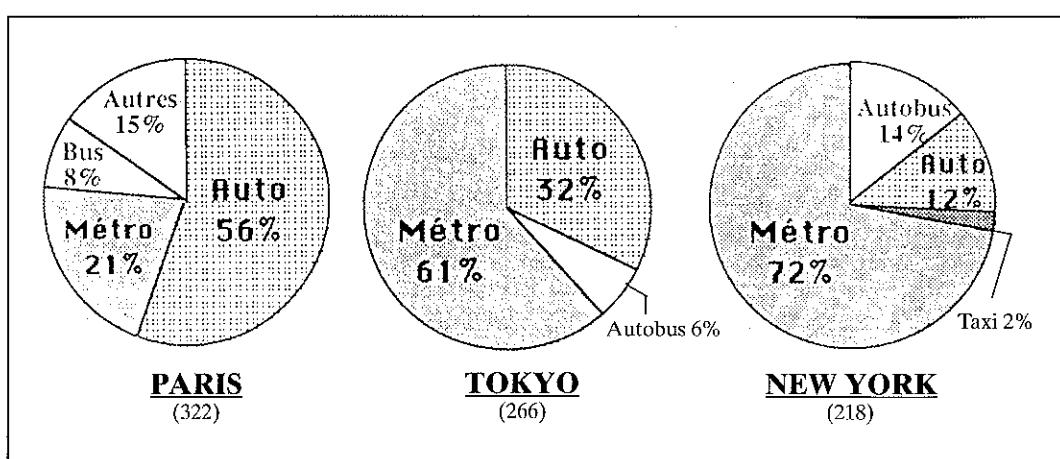


Fig. 11. Contribution des différents modes de transport dans quelques métropoles. Sous le nom des villes, entre parenthèses : taux de motorisation pour 1000 habitants (source : Banque Mondiale).

Page de gauche : Londres et Stockholm

À droite : Paris, Tokyo et New-York

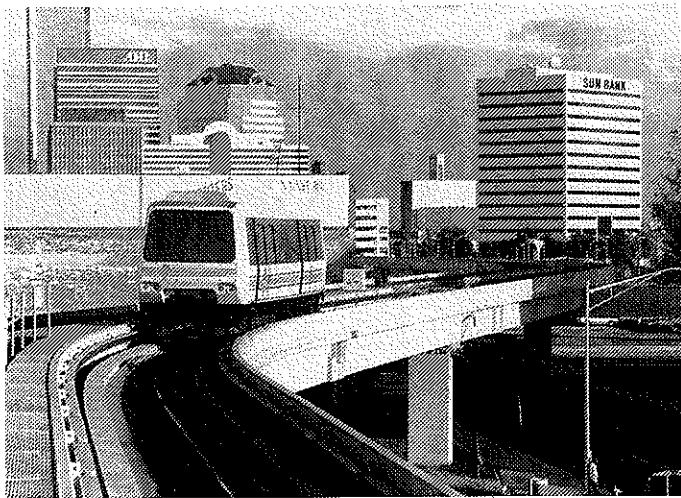


Fig. 13. Aux États-Unis, on ne relève un accroissement que pour les réseaux de métro (Jacksonville, photo Matra-Transport G-P. Clemenceau.)

tramways poursuit sa baisse. On relève en revanche un accroissement des voyages réalisés par les métros et les RER.

Les récents réseaux de la côte ouest – San Diego, San José, Sacramento et Portland –, qui s'étendent sur 118 km de lignes, ne transportent guère plus de 30 millions de passagers par an.

A lui seul, le métro d'Atlanta (mis en service en 1983 et récemment étendu) a réalisé 148 millions de voyages en 1988. On relève au passage que le rendement du métro d'Atlanta exprimé en voyages annuels par kilomètre de ligne est 16 fois supérieur à celui des nouveaux réseaux de tramways.

Ainsi, au cours de ces trente dernières années, on assiste d'une part à un développement des réseaux d'autobus et de trolleybus dans les zones de moindre densité et à un accroissement modeste mais néanmoins significatif des métros et RER. Les réseaux de tramway, quant à eux, sont en régression. Comme l'accroissement de l'offre de transport est davantage le fait de réseaux de surface dont l'efficacité économique est moindre, les conséquences économiques sont importantes.

4. Les coûts d'exploitation

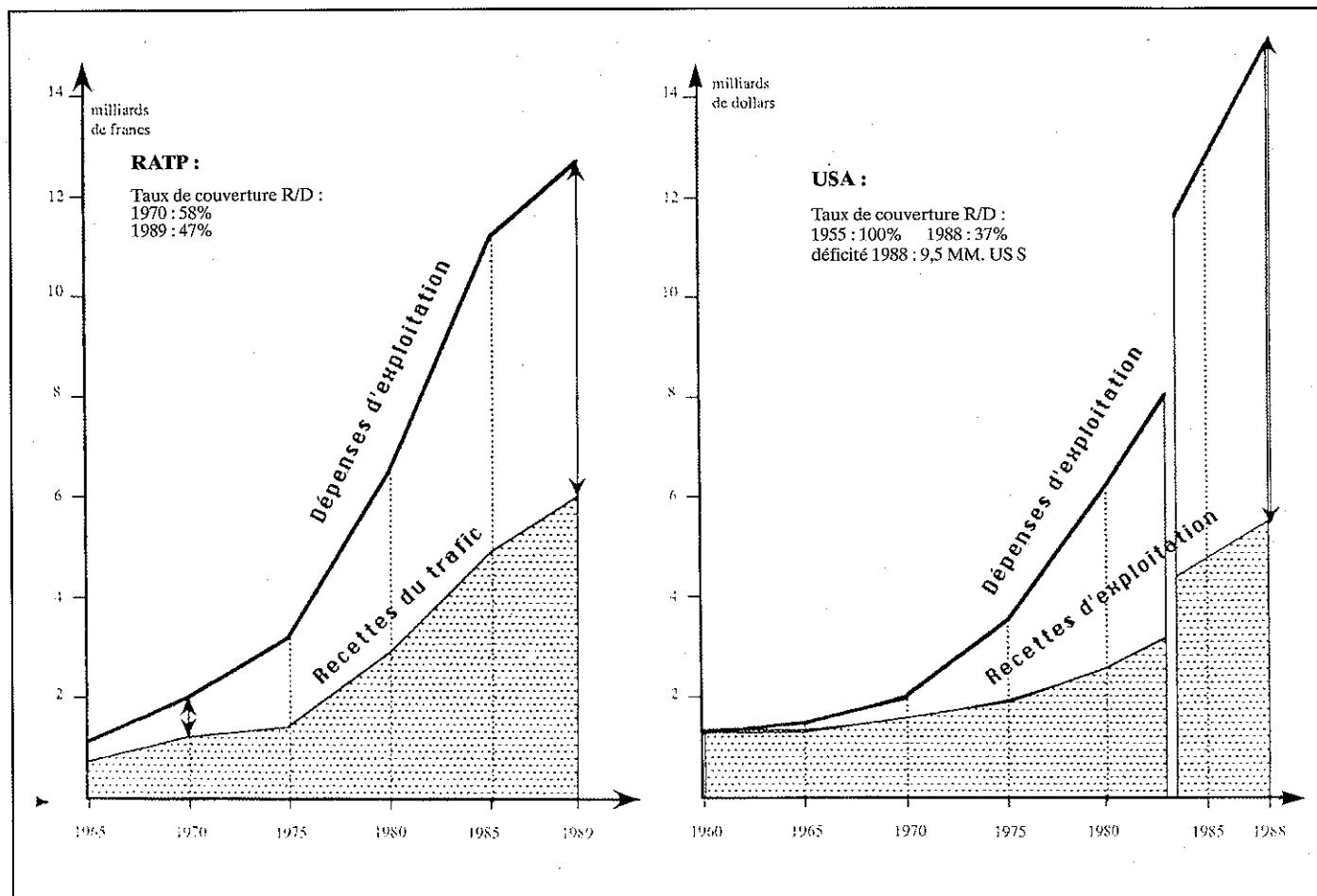
Stagnation ou baisse marquée de la fréquentation, faibles gains de productivité, transfert vers des modes de transport peu productifs qui, globalement, anihilent les progrès de la productivité... autant d'éléments qui se conjuguent et entraînent une dérive des coûts d'exploitation.

Depuis la fin des années cinquante, la tarification n'a pas pu suivre.

En 1989 et pour l'ensemble de la France, le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes de billetterie est inférieur à 45%. À Paris, la RATP subit une évolution similaire : de 64% en 1965, ce taux est aujourd'hui inférieur à 50%.

Aux États-Unis, dans un autre contexte politique, on relève une évolution similaire : en 1955 et pour l'ensemble des transports

Fig. 14. Évolution des recettes et des dépenses d'exploitation (tous modes). À gauche, RATP (hors charges et dotations aux amortissements) ; à droite, États-Unis (hors frais financiers et dotations aux amortissements ; données non comparables entre 1983 et 1984)



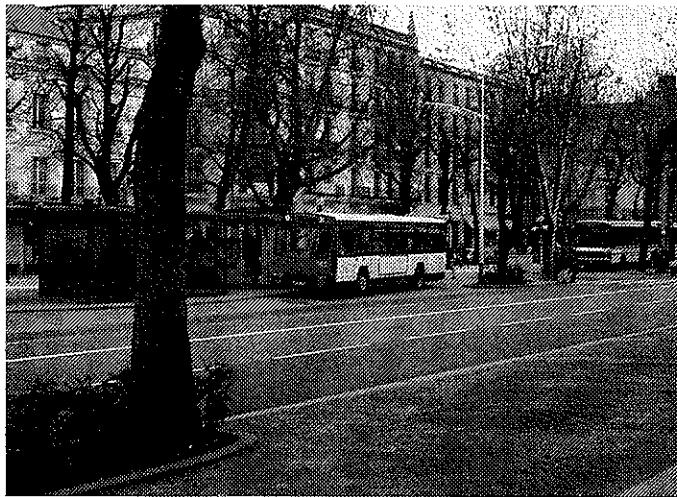


Fig. 15. «Pour l'ensemble de la France, le taux de couverture des dépenses par les recettes est inférieur à 45 %» (Tours, photo J-M. Beauvais)



Fig. 16. «Aux Etats-Unis [...], en 1988 les recettes de billetterie, ne couvrent plus que 37 % de l'ensemble des coûts directs d'exploitation» (Philadelphie, photo B. Toupance)

publics, le taux de couverture est de 101% ; en 1965, il est encore de 92% ; au cours de la décennie soixante-dix, ce taux amorce un rapide déclin. En 1988, les recettes de billetterie ne couvrent plus que 37% de l'ensemble des coûts directs d'exploitation. Les salaires et charges sociales représentent pour l'ensemble des réseaux 71,8% de ces coûts directs. Aux Etats-Unis, la productivité du travail ne semble pas avoir freiné le

phénomène, bien au contraire : celle-ci n'a cessé de se détériorer, entraînant l'ensemble de l'industrie des transports dans une situation de quasi-faillite. Alors que le déficit d'exploitation atteint 9,5 milliards de dollars, les autorisations de programme du gouvernement fédéral ne dépassent pas 2,5 milliards. L'essentiel des ressources est désormais absorbé par les subventions destinées à couvrir le déficit d'exploitation.

Conclusions

L'histoire de ces trois dernières décennies retrace de part et d'autre de l'Atlantique une évolution qui affecte profondément les transports publics urbains. Assez curieusement, les quatre tendances que révèlent les séries chronologiques des quatre pays considérés sont convergentes.

• **Une perte marquée de la part du marché des déplacements urbains** : sauf exception, les transports publics n'assurent plus que 15 à 20% de l'ensemble des déplacements. La qualité du service offert est sans doute pour beaucoup dans cet état de fait. Une enquête américaine réalisée en 1980 montre que le temps moyen de déplacement en transports collectifs est de 42,3 minutes contre 21,7 pour l'automobile⁽¹²⁾. C'est assez précisément ce que confirme pour la France une récente étude du CETUR⁽¹³⁾, qui relève par ailleurs que, pour les déplacements de rocade en région parisienne, ce temps moyen en transports collectifs est 2,5 fois supérieur à celui de la voiture.

Les formes nouvelles d'urbanisation liées au développement de l'automobile n'ont guère laissé aux réseaux la possibilité de s'y adapter : peu d'investissements dans de nouveaux réseaux technologies peu adaptées aux zones urbaines à faible densité de population.

• **Une baisse globale de la productivité** : en dépit d'innovations technologiques nombreuses tant dans le domaine des matériels roulants, de leurs équipements que de la gestion des flottes et des réseaux, la productivité décroît. Il est vrai qu'il s'agit là d'une tendance moyenne dans laquelle quelques réseaux très performants sont de peu de poids face au plus grand nombre de réseaux dont les performances dans ce domaine donnent le ton général. À cet égard, l'exemple de la

RATP est illustratif de ce qui se passe ailleurs : la haute productivité du RER parvient à peine à compenser la perte de productivité du réseau de surface.

En dépit de trois décennies d'innovation, la productivité stagne ou baisse le plus souvent ; elle transforme l'industrie des transports en une industrie de main d'œuvre et les conséquences en sont redoutables.

• **Une lente substitution entre modes de transport** : les tramways ont été remplacés pour partie par des autobus ou des trolleybus moins productifs et, dans une moindre mesure, par le métro et le RER. Très marquée aux Etats-Unis, cette substitution affecte les trois autres pays considérés et contribue elle-même à réduire l'efficacité de l'ensemble.

Fig. 17. «Sauf exception, les transports publics n'assurent plus en moyenne que 15 à 20 % des déplacements» (Valence, photo J.R. Fournier)



(12) US Bureau of the Census : Census of Population (1980), Washington, 1984

(13) Dix ans de mobilité urbaine, CETUR, 1990



Fig. 18. «Depuis quelque temps, une nouvelle exigence de qualité de la ville apparaît, qui rend archaïque la volonté d'adapter la ville à l'automobile, exprimée au cours des années soixante...» (mais cette affiche, sur un quai de gare, semble dire encore le contraire !) (photo F. Beaucire)



Fig. 19. «En France, grâce au versement transport, beaucoup a été réalisé et toutes ces réalisations sont sans exception des succès» (travaux de prolongement du tramway de St-Étienne, photo J.R. Fournier)

• **Enfin, aucune politique tarifaire n'est parvenue à rattraper la dérive des coûts d'exploitation**, désormais dominés par l'évolution des salaires.

Cette dernière a des conséquences alarmantes, car elle draîne des ressources croissantes pour maintenir l'équilibre des comptes d'exploitation des réseaux, réduisant d'autant la capacité de financement de nouveaux investissements, voire du simple renouvellement des équipements.

* * *

L'avenir va-t-il reconduire les tendances du passé ? Sans nous risquer à une prospective qui n'est pas dans notre propos, relevons au moins quelques faits annonciateurs de changements :

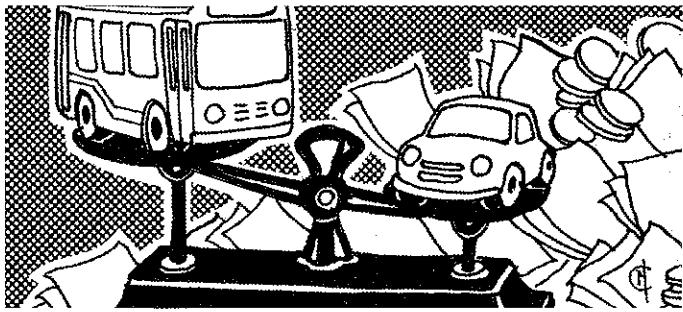
— la croissance urbaine, dont l'intensité et la morphologie ont fortement marqué les deux premières décennies appartient au passé ; sa source principale — l'exode rural — est désormais tarie ;

— depuis quelque temps, une nouvelle exigence de «qualité de la ville» apparaît, qui rend archaïque la volonté d'adapter la ville à l'automobile exprimée au cours des années soixante et au-delà. La faillite de cette option est patent. Les responsables de plusieurs agglomérations en Italie du Nord sont passés aux actes en réglementant l'usage de l'automobile et dans la région de Los Angeles les projets de transports publics se multiplient ;

— les moyens financiers qu'il faut mobiliser pour reconquérir une clientèle perdue ne seront sans doute pas disponibles avant quelque temps et il en faudra plus encore avant que la tendance actuelle ne s'inverse.

En France, grâce au versement transport, beaucoup a été réalisé et toutes ces réalisations sont sans exception des succès ; d'autres projets sont en gestation. Aux États-Unis, et singulièrement en Californie, le vote en juin 1990 d'une fiscalité spécifique sur les carburants témoigne d'un changement profond des mentalités. Ce vote, compte tenu des sommes considérables qu'il permet d'amasser, donne désormais aux décideurs les moyens d'une autre politique.

Les séries chronologiques présentées ne permettent pas de percevoir ce changement, mais vraisemblablement le point d'inflection s'est déjà manifesté dans des pays tels que la France et les États-Unis, et ne devrait pas tarder ailleurs.



Transports publics : tendances mondiales

par Michel QUIDORT,
Union internationale des
transports publics (UITP)

Quelles sont les grandes tendances qui, en transport public, affectent de par le monde la fin de ce siècle ? Quels nouveaux thèmes apparaissent, ou renaissent ? Il est indéniable - et il ne faut pas y voir que le seul fruit du hasard - qu'un certain nombre de convergences se font jour, pour laisser supposer un nouveau souffle, ou une nouvelle chance, en faveur des transports publics même si, parfois, l'examen de la réalité quotidienne ou "hexagonale" pouvait laisser supposer le contraire.

De quoi s'aperçoit-on en effet ?

- d'abord, que l'on commence à s'intéresser de manière approfondie au coût de la congestion de la circulation,
- et que, sur ce sujet, le lobby automobile réagit, pour certaines de ses composantes, assez positivement ;
- ensuite, que se mettent en place, peu à peu, des outils réels de contrôle de la circulation en centre ville, procédant de techniques différentes, mais avec un même objectif : la qualité de la vie ;
- et qu'en contrepoint, comme pour appuyer ces signes indicateurs, un renouveau incontestable du transport public en site propre se consolide un peu plus chaque jour, avec une constante à peu près générale, au moins en Europe : le plancher surbaissé ;
- enfin, pour couronner le tout, une réflexion imaginative sur les nouveaux moyens de financement des transports publics commence à porter ses fruits.

1. La congestion : le gouffre financier

Aux États-Unis, où l'on sait compter, le *Texas Transportation Institute* s'est fait une spécialité de calculer le coût de la congestion urbaine. Le montant de la facture est à l'échelle du pays : 41 milliards de dollars en 1989 pour les 39 principales villes des USA. En tête : Los Angeles (7 milliards), puis New-York (6 milliards), San Francisco (2,3 milliards), Chicago (1,88 milliard) et Washington (1,73 milliard)...

Au Royaume-Uni, le *Bus and Coach Council* évalue le coût quotidien de la congestion urbaine à 40 millions de livres pour l'ensemble du pays. Il atteint les dix milliards de livres par an pour la région de Londres. Les embouteillages coûtent chaque année 10 millions de livres à la Poste Royale, et 2 millions à la chaîne de magasins *Marks and Spencer*. Toujours à Londres, 55

millions d'heures, soit 126 millions de livres, sont gaspillées chaque année par les voyageurs des autobus, coincés dans les embouteillages. À Paris, ceux-ci ont augmenté de 400 % en dix ans et font perdre, tous les ans, 300 millions d'heures aux Parisiens.

Pendant ce temps, les constructeurs automobiles, malgré quelques vagues à l'âme conjoncturels, continuent de déverser leur production : 13,1 millions de voitures fabriquées en 1989 pour la seule Europe. En 2010, on pronostique tranquillement 38 millions d'automobiles en Allemagne... Le parc motorisé a augmenté de 30 % en dix ans en France, en Italie, en Grande-Bretagne et en Allemagne fédérale. Pour ces pays, le nombre de voitures pour cent habitants oscille entre 40 et 50. Encore

Fig. 1. «Le montant de la facture est à l'échelle du pays : 41 milliards de dollars en 1989 pour les 39 principales villes des USA. En tête : Los Angeles (7 milliards), New-York (ci-dessous) (6 milliards)». (Photo V. Biau)



Fig. 2. «Au Royaume-Uni, le coût quotidien de la congestion urbaine est évalué à 40 millions de livres pour l'ensemble du pays» (photo M. Quidort)



quelques années, et l'on aura rattrapé les USA et leurs 76 autos pour 100 habitants.

Quant aux autoroutes urbaines, elles n'y peuvent rien, et elles auraient même tendance à aggraver la situation aux heures de pointe : la vitesse moyenne des voitures tombe en-dessous des

15 km/h à Los Angeles, qui détient, on l'a vu, la palme de la congestion, malgré 6000 kilomètres de "highways". Selon l'Administration américaine, le coût des retards occasionnés par les embouteillages sur les autoroutes urbaines des USA, qui était de 9 milliards de dollars en 1984, s'achemine vers les 50 milliards en 2005...

2. Les constructeurs automobiles n'aiment pas les embouteillages

Les fabricants de voitures n'hésitent plus à s'exprimer sur ce phénomène mondial. Tout le monde se souvient du coup d'éclat lancé voici deux ans par le Président de Volvo, Pehr Gyllenhammar, lors d'une interview donnée au magazine *Der Spiegel* : «nous ne pouvons plus nous permettre de laisser entrer de plus en plus d'automobiles dans les centres villes (...). Dans un avenir proche, il n'y aura qu'une seule solution : bannir la voiture des

villes (...). Nous devons accepter de larges interdictions de la voiture particulière dans les centres villes».

Daimler-Benz (les automobiles, pas la division autocars et autobus) travaille sur un plan de circulation pour la ville de Berlin : le constructeur allemand y prévoit de réduire le nombre de voitures en circulation en faisant appel aux transports publics, combinés à des parcs de stationnement périphériques, et envisagerait même une taxe d'utilisation des rues pour les automobiles.

Fig. 3. «La vitesse moyenne des autobus parisiens est aujourd'hui à peu près la même que celle des omnibus à chevaux d'il y a un siècle» (photo J.-M. Beauvais)



Volkswagen s'intéresse aussi aux parcs de "dissuasion" et les conçoit comme des endroits équipés de nombreux services (restaurants, garderies...), où l'automobiliste serait accueilli comme un client.

Toyota édite de luxueuses plaquettes proposant... une réduction de la circulation dans les centres villes par la création de zones piétonnes, de services d'autobus spéciaux, d'aménagements de voirie et d'urbanisme.

La démarche des constructeurs n'est pas naïve : elle est même stratégique. Ayant senti le marché, ils ont bien compris que l'usage inconsidéré de la voiture en ville n'était pas "un créneau porteur", et créait plus de difficultés qu'il n'apportait de solution au fonctionnement des cités.

Nous vivons actuellement une contradiction fantastique, qui voit les déplacements s'accélérer sans cesse entre les villes, grâce notamment aux relations à grande vitesse, tandis qu'ils deviennent de plus en plus lents à l'intérieur des villes. La vitesse moyenne des autobus parisiens est aujourd'hui à peu près la même que celle des omnibus à chevaux d'il y a un siècle. Pourra-t-on longtemps demander au voyageur descendant de son Airbus ou de son TGV de monter dans le "Madeleine - Bastille" ?

3. Trois vents dominants sur la France

Tôt ou tard, les villes et leurs élus devront trancher pour contrôler la marée automobile, protéger la qualité de la vie en ville et assu-

rer le dynamisme économique de l'agglomération. Plus ces mesures seront longues à venir, plus elles seront douloureuses à mettre en place.

Fig. 4. «En Italie, près de quarante-cinq villes imposent aujourd'hui de sévères restrictions d'accès à leur centre historique» (Rome, photo F. Beaucire)



Il existe une batterie de techniques, éprouvées par l'expérience, pour maîtriser la circulation. La France est bien placée pour s'en inspirer, car elle a la chance d'être géographiquement située à la confluence de trois grands courants.

3.1. "Le vent du sud", ou les restrictions d'accès au centre

En Italie, près de 45 villes imposent aujourd'hui de sévères restrictions d'accès à leur centre historique. Pour beaucoup d'entre elles, validées par référendum municipal (70 à 75 % de votes favorables), ces dispositions consistent en général à n'accepter, dans le cœur de la ville, que les véhicules et les services autorisés et porteurs d'une vignette délivrée par la municipalité. La "combinazione" n'a pas droit de cité, et la police veille. Résultat : 30 % de circulation en moins dans le centre de Bologne et 50% de réduction à Milan. Même Turin, siège de la Fiat, a sauté le pas en novembre dernier, et il faut montrer patte blanche pour circuler au centre. Le consensus politique existe réellement sur cette question, et si fracture il y a, elle passe plutôt à l'intérieur des partis.

3.2. "Le vent d'est", ou modération du trafic

Depuis plus de vingt ans, les villes allemandes ont transformé leurs centres en vastes plateaux piétonniers. Depuis près de quinze ans, elles s'emploient, dans certains quartiers, ou le long de certains axes, à contrôler et à ralentir la circulation en créant des "zones à trafic modéré". Aménagements urbains, mobilier, plantations, revêtements du sol apportent à la fois une nouvelle ambiance visuelle et de nouveaux comportements chez les utilisateurs, piétons et automobilistes. En cassant la distinction classique entre chaussée et trottoir, en introduisant des éléments d'embellissement du paysage urbain, ces "zones à trafic modéré" instituent de nouveaux rapports entre la ville et ceux qui y vivent.

Directement inspirées des "cours urbaines" néerlandaises, elles traduisent le souci d'améliorer la qualité de la vie dans des quartiers essentiellement résidentiels. Et la qualité de la vie passe par la maîtrise de la circulation. Ainsi, à Berlin, 70 % de la voirie devrait, à terme, être convertie en *Verkehrsberuhigte Zonen*, avec vitesse limitée à 30 km/h. La pression écologiste y est certes pour beaucoup, mais rien ne serait possible si la population ne sentait pas aussi cette nécessité d'arrêter la spirale de la dégradation.

3.3. "Le vent du nord", ou le péage urbain

La mesure qui consiste à faire payer un droit d'entrée à tout véhicule voulant pénétrer en centre ville n'est pas nouvelle : elle existe de longue date à Singapour. La Norvège, avec Oslo, Bergen et Trondheim, l'a récemment adoptée. Et ce n'est que pour cause de guerre du Golfe que la Suède en a retardé la programmation. À côté d'une réduction de la circulation de 8 à 10 % du nombre de voitures, le péage urbain permet aux municipalités de dégager des ressources propres pour investir dans les transports publics ou dans la voirie. Oslo pourra ainsi s'offrir un tunnel routier de contournement.

Ajoutons que les Pays-Bas ont entamé une réflexion sur l'application d'un péage urbain à l'ensemble des agglomérations composant la nébuleuse du "Randstad", où la congestion prend des proportions gigantesques.

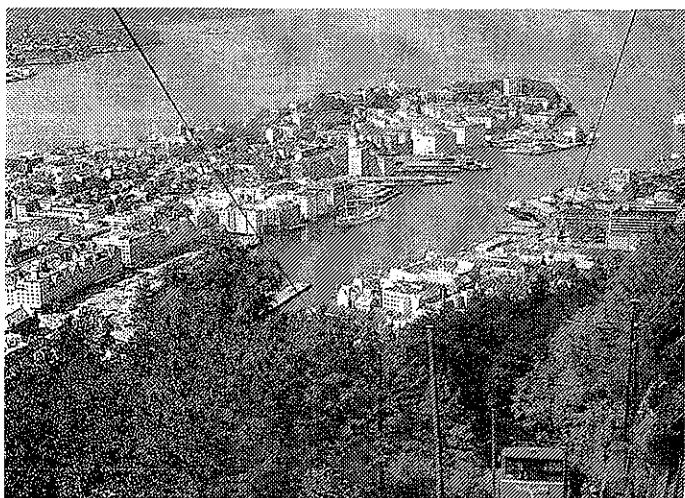
* * *

Il reste que toutes ces tendances vont de pair avec un développement, en quantité et en qualité, des transports publics. S'attaquer à la congestion urbaine passe nécessairement par eux, et cela aussi est une constante.



Fig. 5. «À Berlin, 70 % de la voirie devrait, à terme, être convertie en Verkehrsberuhigte Zonen, avec vitesse limitée à 30 km/h» (photo J-M. Beauvais)

Fig. 6. «La mesure qui consiste à faire payer un droit d'entrée à tout véhicule voulant pénétrer en centre ville n'est pas nouvelle : [...] la Norvège, avec Oslo, Bergen (ci-dessous) et Trondheim, l'a récemment adoptée (photo Bergen Reiselivslag)



4. L'irrésistible progression du site propre

Signe des temps, Los Angeles, la capitale du "tout voiture", la ville où, pour la police, un piéton est un suspect en puissance, l'agglomération qui déroule, dans un brouillard de pollution, ses autoroutes à deux fois, six, huit ou dix voies, vient d'inaugurer, il y a à peine un an, sa première ligne de tramway. Les responsables de la municipalité avouent avoir 30 ans de retard sur les transports publics de l'Est des USA ou de l'Europe : ils se sont donné pour objectif de le résorber en dix ans. D'ici à l'an 2 000, un milliard de dollars sera investi chaque année pour construire un réseau de métro, de tramways, d'autobus express en site propre et de trains de banlieue. Sans compter les financements privés et les associations entre partenaires financiers ("joint-ventures") encouragés par les autorités locales.

Selon un récent sondage réalisé par le journal *San Francisco Chronicle*, les deux tiers des habitants de la Baie de San Francisco souhaitent que leurs impôts locaux soient de préférence investis dans les transports publics, plutôt que dans la construction d'autoroutes. Les Californiens ont d'ailleurs voté, à la fin de l'an passé, une augmentation de leur taxe sur les ventes ("sales tax"), toujours pour financer le développement de leurs transports publics en site propre (BART et métro léger).

Ces deux exemples, tirés de l'actualité américaine, sont symboliques en ce qu'ils traduisent une volonté politique d'investir et

Fig. 7. «Les deux tiers des habitants de la baie de San Francisco souhaitent que leurs impôts locaux soient de préférence investis dans les transports publics, plutôt que dans la construction d'autoroutes» (métro léger de San Diego, (photo J. Arenillas Melendo)

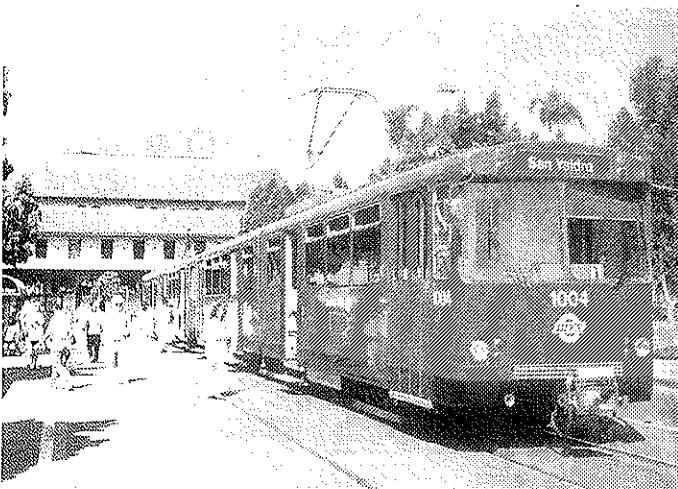




Fig.8. «Plus de cinquante villes américaines développent, construisent ou ont des projets plus ou moins avancés de transports publics en site propre» (métro de type VAL à Jacksonville, photo Matra-Transport)

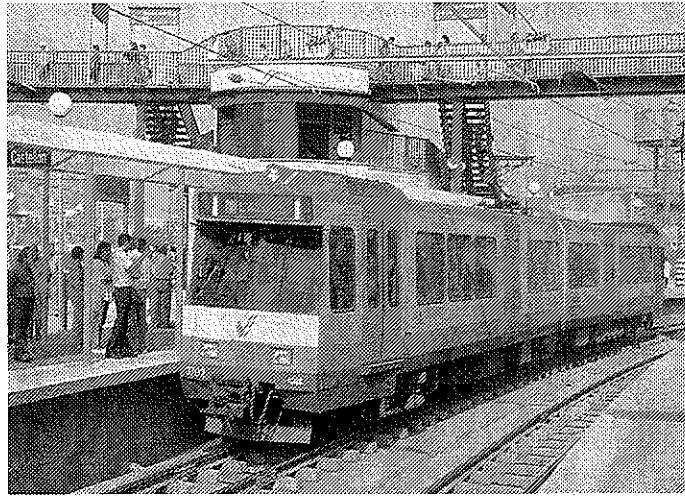


Fig.9. À Valence (Espagne), diverses lignes anciennes de tramways suburbains ont été constituées en un réseau moderne cohérent par la construction d'une jonction souterraine de 7 km sous la ville (photo J. Rosello Iglesias)

une prise de conscience de la population, qui n'hésite pas à "s'autotaxer".

L'Ouest américain parie en effet sur le tramway et le métro léger ("light rail"), qui roulent aujourd'hui dans bon nombre de villes situées entre les frontières canadienne et mexicaine : San Diego, San Jose, San Francisco, Sacramento, Portland. Seattle vient d'ouvrir, sous son centre ville, un tunnel réservé aux autobus bimodes, mais les rails sont déjà implantés dans la chaussée.

Plus de cinquante villes américaines développent, construisent ou ont des projets plus ou moins avancés de transports publics en site propre. En tête de cette course, les États et les villes pilotes en expansion économique, comme Phoenix (Arizona), Dallas et Houston (Texas), Jacksonville et Miami (Floride).

D'importantes sommes sont investies pour construire des voies spéciales pour les autobus (Houston, Denver, Ottawa...).

La nouvelle vague du tramway, appelé aujourd'hui "métro léger", balaie aussi l'Europe. Plus d'une quarantaine de projets en Grande Bretagne : les travaux vont bon train à Manchester, et Sheffield devrait bientôt suivre, le ton ayant été donné par Newcastle-upon-Tyne au début des années quatre-vingt. Les villes dotées d'un réseau de tramway poursuivent son extension, comme aux Pays-Bas, ou en Autriche. À Grenoble, le succès de la seconde ligne est égal à celui de la première, et dépasse même les prévisions de trafic... Lausanne inaugure sa première ligne de métro léger, et l'Italie, avec Gênes, n'est pas en reste. Voilà qui relativise au rang de périple les quelques remises en cause enregistrées ça et là.

5. Des véhicules au ras du sol

L'arrivée de véhicules à plancher surbaissé est une autre "tendance lourde", aussi bien dans la gamme des autobus que pour les nouvelles générations de tramways. On situe, un peu abusivement, la naissance de cette vague en Allemagne, alors qu'en réalité, le tramway de Grenoble peut être qualifié de précurseur, même si, depuis, les véhicules qui lui ont emboîté le

pas font maintenant mieux : plancher bas à 35 centimètres du sol sur toute la longueur, comme à Brême, Munich ou Kassel, par exemple. Mais la solution grenobloise a fait école, comme le montrent les tramways qui circulent à Berne ou à Turin, même si la technologie appliquée les en distingue par certains aspects.

Fig.10. «L'arrivée de véhicules à plancher surbaissé est une autre tendance lourde». Une étape intermédiaire a été constituée par le R 312, d'un accès beaucoup plus aisé que les générations précédentes» (Clermont-Ferrand, photo J-R. Fournier)



Fig.11. Certains tramways ont été équipés d'un plancher bas sur une petite partie de leur longueur (tramway de Fribourg-en-Brisgau, photo J-M. Beauvais)



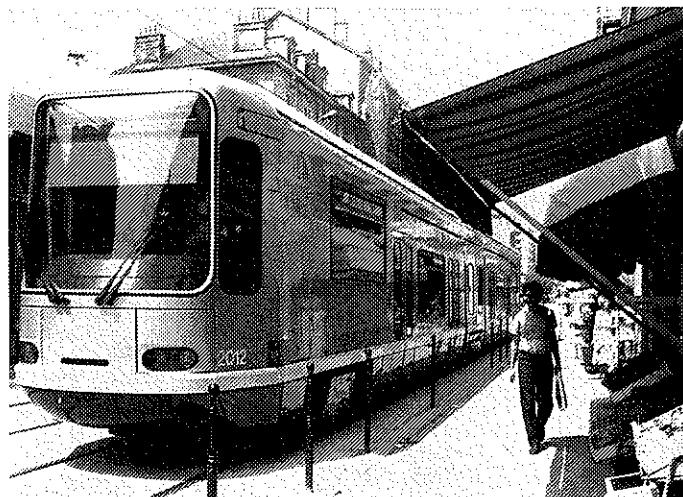


Fig.12. Le tramway de Grenoble comporte, pour la première fois, un plancher surbaissé sur 61 % de sa surface (photo JM Guéitat)



Fig.13. Des constructeurs arrivent maintenant à proposer aux voyageurs un plancher surbaissé quasi-intégral à 320/340 mm du sol : autobus Mercedes O.405 N (photo Mercedes Benz)

La tendance est très forte, et l'on peut aujourd'hui affirmer que plus aucun tramway européen ne sera accepté sans qu'il ait un plancher bas. Les réseaux dotés d'un matériel classique sont d'ailleurs obligés de composer avec ce courant irrésistible, en

incorporant un élément surbaissé entre deux caisses articulées. C'est la solution retenue, entre autres, par Nantes, Bâle/BLT, Wurzbourg, Fribourg-en-Brisgau, Mannheim, Amsterdam, Nuremberg et le futur tramway de Sheffield.

6. Financements : l'imagination au pouvoir

Quel que soit le montage institutionnel organisant, dans chaque pays, le secteur des transports collectifs, on se rend compte aujourd'hui que l'argent public, qu'il vienne des collectivités locales ou de l'Etat, ne suffit plus, ou se fait rare. D'autres moyens doivent être recherchés, d'autres financeurs doivent être mis à contribution. On assiste donc, dans de nombreux pays aussi différents que la Suède, les USA, la Grande-Bretagne ou la France, à une convergence des réflexions et des innovations en la matière. Ainsi, par exemple, la notion de "bénéficiaires indirects" émerge-t-elle de plus en plus, partagée par de nombreux pays.

Ces personnes, ou institutions, autres que les voyageurs, qui profitent, sans pour autant l'utiliser, des avantages apportés par l'existence d'un réseau de transport collectif, qui sont-elles ?

Les employeurs, bien sûr, puisque les transports publics leur

donnent accès aux bassins de main d'œuvre. Mais aussi les commerçants, les promoteurs et les investisseurs immobiliers. Et bien entendu les automobilistes : quand un réseau fonctionne bien, les voitures roulent mieux.

Cette approche ne va pas, on l'imagine, sans débats de fond parfois virulents. La seule critique, fondée, qui peut lui être faite, est que les "bénéficiaires indirects" ne peuvent souvent être identifiés que lorsque les investissements ont été réalisés. Ces "bénéficiaires" ne peuvent alors pas apporter leur contribution au moment où les capitaux sont le plus nécessaire, c'est-à-dire dans la phase d'étude et de construction de la ligne. Quoi qu'il en soit, cette technique de financement se rencontre dans de nombreuses agglomérations à travers le monde.

Il faut toutefois noter que ces contributions ne revêtent pas forcément le caractère contraignant d'une obligation imposée,

Fig.14. En Allemagne, une taxe sur les carburants est perçue pour contribuer au financement des transports collectifs (Bonn, photo A. Sutter)



Fig.15. Les promoteurs et les investisseurs immobiliers profitent des avantages apportés par l'existence d'un réseau de transport collectif. En France, ils ne participent pas à son financement... (La Défense, photo A. Sutter)



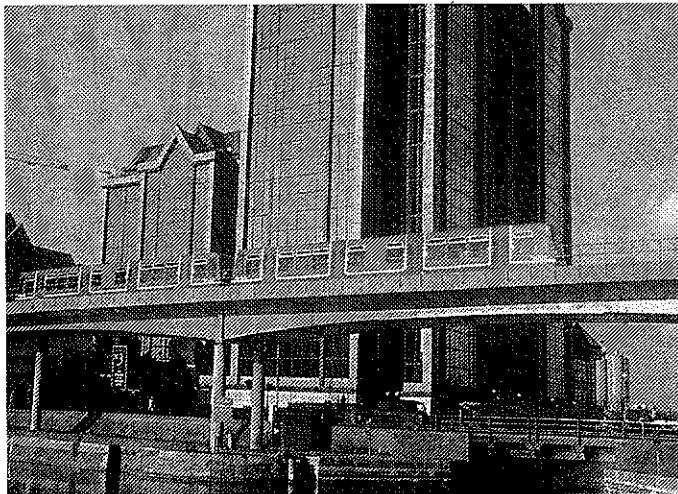


Fig.16 ... mais, à Londres, la construction de stations de métro a été cofinancée pour un tiers par des capitaux privés (métro des Docklands, photo Docklands Light Railway)

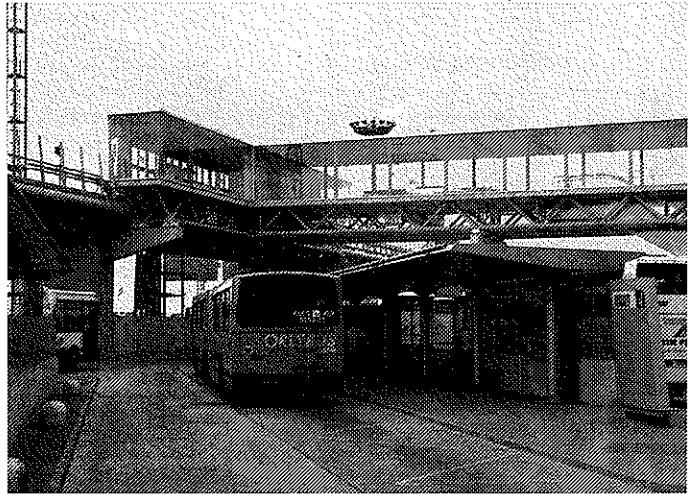


Fig.17 «On notera un retour marqué à la notion de concession [...]. C'est le cas, en France, de la liaison Orlyval en construction en région parisienne» (aérogare d'Orly-Sud, photo A. Sutter)

et que certains investisseurs y voient une démarche tout à fait positive et, à terme, rémunératrice du capital engagé.

Aussi certains programmes de développement voient la **participation de tiers investisseurs**, qui ne sont, ni le réseau, ni une collectivité publique. À Londres et à Vancouver, par exemple, la construction de stations de métro a été cofinancée par des capitaux privés. Même schéma aux États-Unis, où à Washington (DC), la station de Bethesda, dans le Comté de Montgomery, a été construite avec la participation d'un centre d'affaires et intégré au sein d'un complexe administratif et commercial.

Le financement d'accès directs au métro par les promoteurs immobiliers se pratique couramment au Japon et en Amérique du Nord (Tokyo, Montréal, Washington...) : l'intérêt, par exemple pour un grand magasin, de disposer d'un lien direct avec le transport public, est évident.

Dans certains cas, des projets très ambitieux se traduisent par une **forte implication des promoteurs immobiliers**, qui peut embrasser un programme global. Ainsi, dans le quartier des Docklands à Londres, le consortium des promoteurs est-il arrivé à la conclusion que l'extension de la ligne de métro léger automatique desservant ce secteur, en pleine rénovation, jusqu'au cœur de la City, accroîtrait suffisamment la valeur du projet pour justifier une participation financière supérieure au tiers du montant des travaux. Sur les cent vingt millions de livres que coûte le prolongement de la ligne, quarante-cinq millions sont

payés par les promoteurs privés.

La fiscalité locale intervient également pour faire participer les promoteurs immobiliers aux efforts d'investissement en matière de transport public. Ainsi, à Los Angeles, une taxe sur les immeubles commerciaux situés à une distance maximale de huit cents mètres de la ligne de métro en construction devrait contribuer à son financement pour cent trente à cent cinquante millions de dollars. Vancouver, Miami, ou encore Milan, recourent également à cette procédure.

Celle-ci se justifie par la plus-value immobilière enregistrée tout au long de son tracé, dès qu'une ligne de transport public (métro, tramway) est construite. Selon une étude effectuée par le Center for Marketing Research de Houston (Texas) en 1989 auprès de villes nord-américaines, la plus-value foncière enregistrée à l'arrivée du transport public est supérieure au coût de construction de la ligne. Auprès de certaines stations, le prix du terrain peut augmenter de cent à trois cents pour cent...

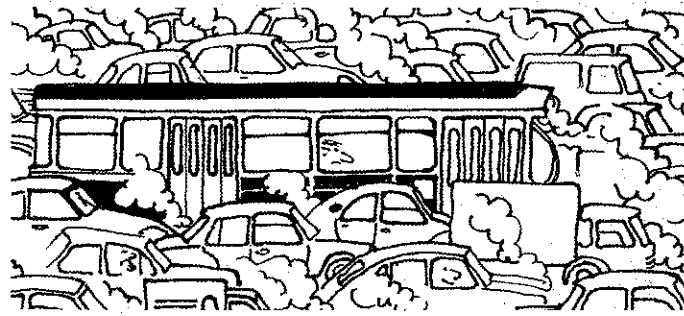
Pour terminer sur cette question, vitale, du financement, on notera, tout au moins en Europe, un retour marqué à la notion de **«concession»** rassemblant, pour un projet, l'exploitant du réseau et un certain nombre de partenaires privés. C'est le cas, en France, des futurs métros de Toulouse et Bordeaux, de la liaison «Orlyval» en région parisienne, et des projets de tramways de Lyon, Rouen et Strasbourg. Le métro léger de Manchester, en construction, illustre également cette nouvelle tendance.

Conclusion

Aujourd'hui, initiative, autonomie et décentralisation sont les mots-clés de nombreux domaines : celui du transport public urbain ne fait pas exception. Sans aller jusqu'à des schémas extrêmes du type britannique, où la déréglementation pure et dure tient lieu de credo politique, on voit le local prendre les devants. Qu'importe à la Californie de recevoir moins de fonds de Washington : elle s'octroie les moyens de sa politique et va de l'avant. La Suède régionalise et met les entreprises en concurrence pour ses dessertes locales. Le Danemark lance un appel d'offres international pour exploiter 30 % du réseau urbain de Copenhague. D'ici à un an et demi, tout marché d'achat de

matériel ou de construction projeté dans l'un des douze pays européens devra être publié au Journal Officiel des Communautés Européennes. La coopération entre les réseaux se met en place de manière irréversible. Les cadres habituels disparaissent, de nouveaux comportements d'utilisateurs se mettent en place.

Tout doucement, mais tout aussi sûrement, les transports publics prennent le virage. Et ils ne sont pas parmi les derniers à s'adapter au nouveau contexte. Il y a de quoi être optimiste, et c'est tant mieux.



Quelle politique des déplacements en Île-de-France ?

par Jean MACHERAS

Le SDAU de 1965 – relativement cohérent sur le papier – n'a pas pu empêcher la germination d'innombrables opérations d'urbanisme non programmées, qui révèlent que les différents acteurs de l'aménagement urbain – hommes politiques et hommes d'affaires – ont plus été guidés par des intérêts locaux ou particuliers que par le souci d'assurer la cohérence de la croissance urbaine à l'échelle régionale.

La publication récente de projets multiples et parfois contradictoires renforce cette impression, puisque chaque collectivité locale, dans le cadre de pouvoirs nouveaux tenus des lois de décentralisation, tente de jouer sa propre carte. Dans le domaine des transports collectifs, un plan ambitieux, appelé Orbitale, est certes sorti des cartons de la Région, mais on peu légitimement se demander pour quoi les solutions techniques proposées sont aussi disparates et pourquoi les déplacements, tous modes confondus, ne font pas l'objet d'une approche globale.

1. Grands mots contre grands maux

L'Île-de-France vit un drame, qui n'est pas récent mais s'amplifie depuis cinq ou six ans : celui d'une région tuée progressivement par l'égoïsme, la convoitise et la bêtise ; dont les promoteurs, les appétits financiers et le lobby des travaux publics se disputent le sol ; qui perd son identité et sa diversité parce qu'on veut lui faire rendre plus que ce qu'elle peut donner.

Par la faute d'élus affairistes, l'urbanisation progresse comme une coulée continue de béton, les derniers espaces libres de la petite couronne disparaissent sous l'immobilier, on construit à tour de bras en dehors des Villes nouvelles et des «pôles», et l'habitant court de plus en plus entre son logement et son emploi.

Par la faute de responsables impuissants à faire respecter une politique, les engagements pris la veille sont sans cesse reniés : décentralisation, respect des sites, sauvegarde des zones boisées, priorité aux transports collectifs. Il n'y a plus de Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, il n'y a pas de schéma directeur des transports. La congestion augmente

chaque année, la région étant cause à elle seule de 85 % des embouteillages recensés en France.

Alors... «Zorrocard est arrivé», il y a un an, avec des déclarations à sensation sur le «grand chantier de l'Île-de-France». La détermination du Premier Ministre était «totale», on allait assister à un «tournant historique», ceci grâce à une «volonté politique ferme et continue», etc. Les formules toutes faites arrivaient à la rescoufle : «agir vite mais sans précipitation», «concertation étroite avec l'ensemble des partenaires», Livre Blanc, Schéma directeur, Plan stratégique, etc.

Aujourd'hui, il n'est même pas sûr qu'il y aura un schéma directeur, tant la cacophonie règne. Ou plus exactement il n'y a plus un **SDAU** de l'Île-de-France, mais des **tas de SDAU**.

Rappelons d'abord ce qu'est un SDAU : le sens initial est **Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme**. Dans la réalité, c'est une œuvre d'art, donc ne servant à rien, régulièrement rééditée, avec des couleurs toujours plus belles. Il y a eu un certain nombre de SDAU ou «révisions de SDAU», ou «projets

Fig. 1. «Par la faute d'élus affairistes, l'urbanisation progresse comme une coulée continue de béton, les derniers espaces libres de la petite couronne disparaissent sous l'immobilier» (photo A. Sutter).



Fig. 2. «La congestion augmente chaque année, la Région étant cause à elle seule de 85 % des embouteillages recensés en France» (photo J.-M. Beauvais).



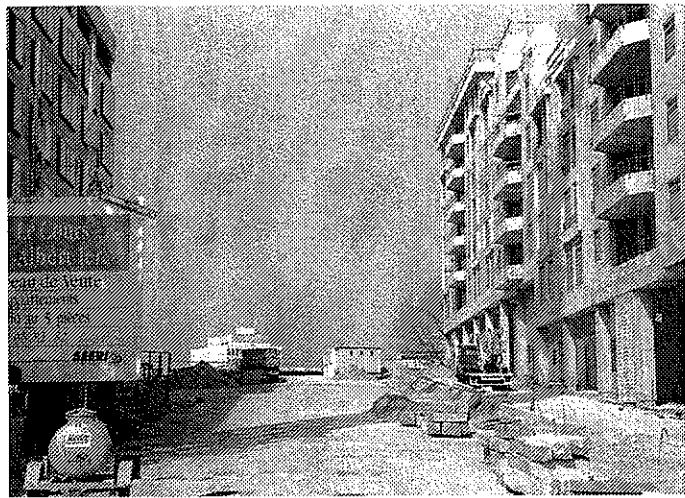


Fig. 3. "Dernièrement le Conseil d'État vient d'annuler 45 ZAC dans les Hauts-de-Seine", notamment celle de Rueil 2000... dont les travaux ont cependant repris au printemps 1991 (photo A. Sutter)

de SDAU» (on ne sait pas très bien, ça n'a d'ailleurs pas grande importance) : en 1965, en 1976, en 1980, en 1988, en 1989. Contrairement à ce qu'ont pu craindre au début certains élus, ils n'ont gêné personne : l'élu était maître chez lui et pouvait bétonner comme il le voulait : on refaisait un SDAU après, en fonction de ce qui avait été fait. Dernièrement, le Conseil d'État vient d'«annuler» 45 ZAC dans les Hauts-de-Seine qui n'auraient jamais dû voir le jour, car elles sont incompatibles avec le SDAU actuellement en vigueur. Comme il n'est pas question de les annuler (certaines sont habitées depuis longtemps), il suffira de les déclarer illégales jusqu'au prochain SDAU, qui les légalisera !

Dans les récentes «Orientations et directives pour la révision du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France», on trouve d'autres pantalonnades du genre : «Afin de ne pas retarder l'engagement des opérations d'aménagement cohérentes avec le futur (!!)

schéma directeur, des révisions partielles du schéma directeur régional pourront être lancées d'ici à fin 1990. Lorsque des syndicats de communes auront établi un projet de schéma directeur local, celui-ci pourra ainsi être approuvé dans les meilleurs délais (!!)».

Le nouveau SDAU s'élabore dans une ambiance pleine de bonne humeur. Beaucoup de discours, des tonnes de documents : *Livre Blanc* du Gouvernement, *Livre Bleu* de l'opposition, *Livre Rose* du *Plan stratégique des déplacements*, etc, discutés doctement dans des commissions. C'est une forme d'animation culturelle sympathique, où tout le monde peut dire n'importe quoi : ça ne gêne personne. On court des tas de lièvres à la fois, on promet tout à tout le monde, on se précipite du jour au lendemain dans des «actions immédiates» devenues tout à coup de la plus extrême urgence : c'est merveilleux d'improvisation.

Le SDAU devenant une mode, tout le monde se prend au jeu : on fait maintenant des SDAU simultanés et indépendants, à Paris, à Charenton, à Massy, à Gennevilliers, dans le Val-d'Oise, dans les Hauts-de-Seine, sur le plateau de Saclay, etc. Il y a le SDAU de l'Etat («SDRIF» pour les intimes), celui de Krieg, celui de Chirac, celui de Pasqua, celui de Germon, etc. Et chacun de proposer sa technopole ou son centre d'affaires, tout cela desservi bien sûr par un réseau d'autoroutes souterraines. La bousculade d'urbanisation de tous ces messieurs devrait aboutir à un accroissement tous les cinq ans de la surface bâtie équivalent à la surface de Paris, ceci au moins jusqu'en 2015. Rares sont les élus, qu'ils soient de gauche ou de droite qui, comme Madame Nicole Bricq, demandent que «soit stoppée la progression démographique d'une région hypertrophiée» et qui s'inquiètent «des chantiers que nous ouvrons sans savoir si nous saurons les refermer».

Sous le couvert d'un slogan (ou d'une lubie ?) : «Paris capitale économique et culturelle de l'Europe», nous assistons aujourd'hui, en fait de Schéma directeur, à un désaménagement en règle. Les principaux atouts de cette région étaient sa diversité et son charme touristique : la transformer en une grosse boule de béton n'est peut-être pas le meilleur moyen d'attirer le client européen.

2. En attendant le SDAU

Le Programme d'actions immédiates lancé il y a un an par le Premier Ministre n'est qu'un palliatif. On peut même se demander si des remèdes hâtifs ne sont pas pires que le mal : il faudra prélever sur un espace devenu rare pour construire les trente mille logements sociaux promis en petite couronne, et ce n'est pas cela qui inaugurera une nouvelle politique du logement ; des hectares de terrains publics détenus par l'Etat, par les entre-

Fig. 1. "Il est vrai qu'on fera en plus des logements : il reste encore quelques vallées et quelques bois pour cela" (photo J. Macheras)



prises publiques et par la Ville de Paris devront être aliénés pour loger des fonctionnaires : ainsi la densification de l'espace et le bradage du patrimoine public se poursuivent. Une taxe de plus (dont le rapport équivaut au coût... d'un kilomètre d'autoroute) n'empêchera pas de construire des bureaux à tour de bras : le but avoué est d'ailleurs de continuer à en construire, puisqu'il faut à tout prix vendre l'Ile-de-France aux investisseurs. Il est vrai qu'on fera en plus des logements : il reste encore quelques vallées et quelques bois pour cela, à moins que soit remise en vigueur la «sarcelisation». Enfin se lancer dans un programme autoroutier coûteux, nocif et d'efficacité douteuse, cela avant même qu'il ait été élaboré et discuté le *Plan stratégique des déplacements*, c'est continuer la fuite en avant automobile qui a abouti à l'asphyxie que nous savons.

Pour le plus long terme, tout laisse à craindre que nous passerons à côté des vraies réformes. Bien sûr, tous les mots y passent : «réduction du déséquilibre habitat-emploi», mais il faudrait une loi foncière spéciale applicable à cette région sinistre, qu'on n'a pas le courage de faire ; «priorité à la solidarité», mais rien n'est prévu pour empêcher la spéculation : elle est même encouragée au niveau européen ; «priorité aux transports collectifs», on va jusqu'à le dire, bien qu'on fasse le contraire ; «protection de l'environnement» – mais le plateau de Saclay, la plaine de Montesson, la haute vallée de Chevreuse, la plaine de France, la ceinture verte, etc... sont sacrifiés aux projets mégalomaniques et au bitume ; «concertation» – mais l'Etat ne se résigne toujours pas à déléguer à la Région la maîtrise de ses transports (ce qui est une des causes de l'incohérence).

Certains concepts ont été carrément abandonnés : aménagement du territoire, rééquilibrage Paris-province, zones naturelles

d'équilibre. Avec la bénédiction des pouvoirs publics, l'Île-de-France tend de nouveau à égaler le marché des bureaux de l'ensemble des autres régions (rapport du Comité de décentralisation, 1988) et pourrait même en l'an 2000 offrir les quatre cinquièmes des emplois tertiaires.

Dans les années 70, les mêmes maux qu'aujourd'hui étaient dénoncés. Ceux-ci n'ont pu être enrayers, parce que les mesures prises ont été insuffisantes. On avait en tout cas à cette époque la volonté de réduire l'hypertrophie, il n'était pas question de construire en dehors des villes nouvelles et des «pôles restructu-

rateurs», les radiales autoroutières étaient mises au pilori, les transports collectifs étaient même reconnus (entre 1974 et 1978) comme prioritaires sur les routes dans les investissements. Ces bonnes intentions n'existent même plus aujourd'hui. Il est permis dans ces conditions d'être très inquiet.

La mobilisation du monde associatif sera plus que jamais nécessaire pour éviter que Paris ne connaisse le sort de certaines mégalopoles multi-déci-millionnaires devenues des enfers impossibles à gérer, parce que les politiciens au pouvoir ont voulu faire plaisir à tout le monde.



Fig. 5. "L'Île-de-France tend de nouveau à égaler le marché des bureaux de l'ensemble des autres régions [...] et pourrait en l'an 2000 offrir les quatre cinquièmes des emplois tertiaires" (La Défense, photo A. Sutter)

Quels transports pour la couronne extérieure ?

Hors SDAU, on aura vu naître au cours de la dernière décennie trois gares TGV de banlieue, une rocade d'interconnexion à l'est de l'agglomération, un pôle autour d'Orly, de Massy puis de Saclay – repris par le Livre Blanc de 1989 – sans compter une marée de zones pavillonnaires. L'autoroute des villes nouvelles, la "Francilienne" est déjà construite sur presque 50 % de son tracé et le reste est en travaux ou à l'étude. (fig. 6).

Pendant tout ce temps, et encore dans les livres blanc, bleu et rose, la question est simplement posée d'une rocade ferroviaire en moyenne banlieue (mais "Orbitale" vint...) et, plus hypothétiquement, d'une ceinture en grande banlieue (!). Sur le terrain les travaux de la liaison entre la ville nouvelle de St-Quentin-en-Yvelines et La Défense – pourtant programmés dans le vieux SDAU qui expire – avancent à pas mesurés, et les projets de liaison Poissy - St-Quentin sont constamment remis à plus tard.

Peut-on vraiment croire à la priorité aux transports collectifs qui est régulièrement affichée par les planificateurs ?

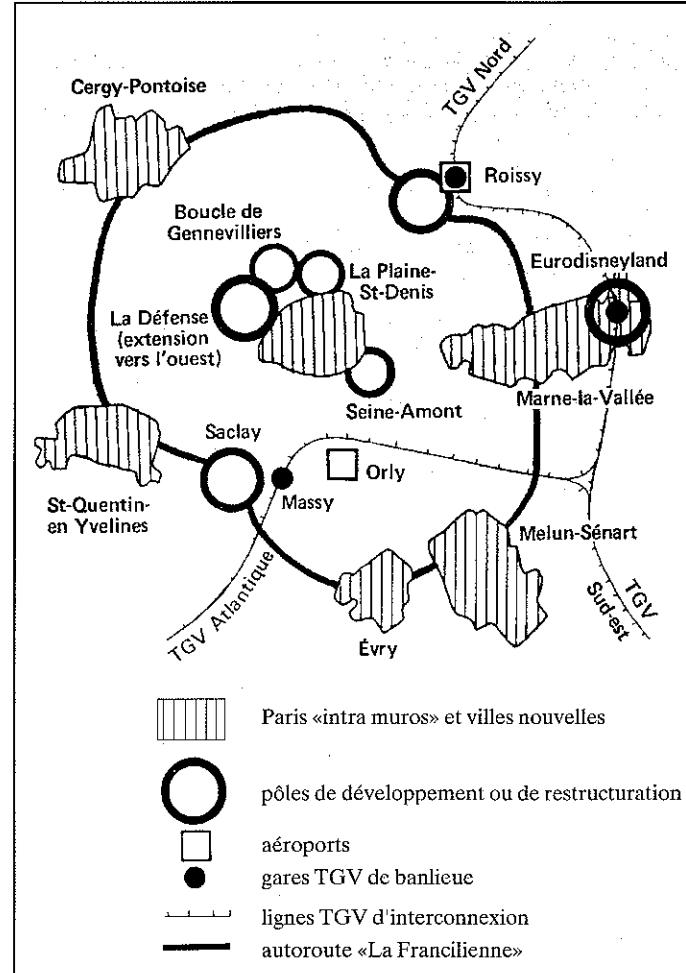
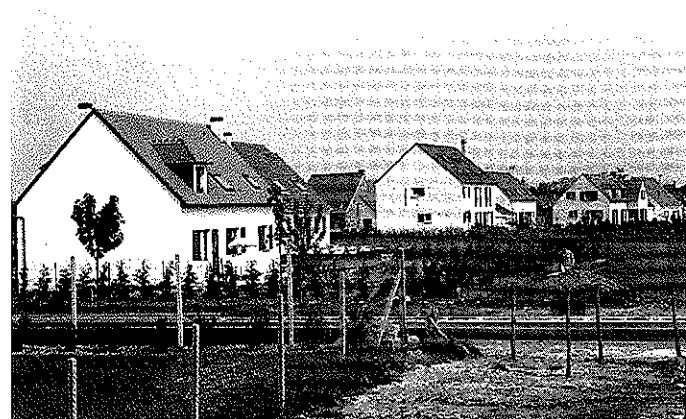


Fig. 6. "On avait en tout cas à cette époque (années 70) la volonté de réduire l'hypertrophie, il n'était pas question de construire en dehors des villes nouvelles et des pôles restructurateurs"

Fig. 7. "Hors SDAU on aura vu naître, au cours de la dernière décennie, [...] une véritable marée de zones pavillonnaires" (photo A. Sutter)



3. ORBITALE

3.1. Des idées...

«Organisation du Bassin Intérieur des Transports Annulaires Libérés des Encombrements» (1), ou ORBITALE : c'est le nouveau projet présenté début décembre par la Région, en concurrence avec – pardon, «en contribution» – à l'élaboration du nouveau schéma directeur. Etant donnée la cacophonie qui règne actuellement, nous n'émettrons pas de jugement sur la manière dont il arrive brusquement sur le tapis. Nous nous contenterons de noter quelques points qui nous ont paru les uns positifs, d'autres moins :

• La Région semble faire acte de foi en faveur des transports collectifs. Elle rappelle l'objectif d'un «développement des transports en commun en Île-de-France devant se monter à 100 milliards de francs d'ici à 2015», et devant permettre «d'écono-

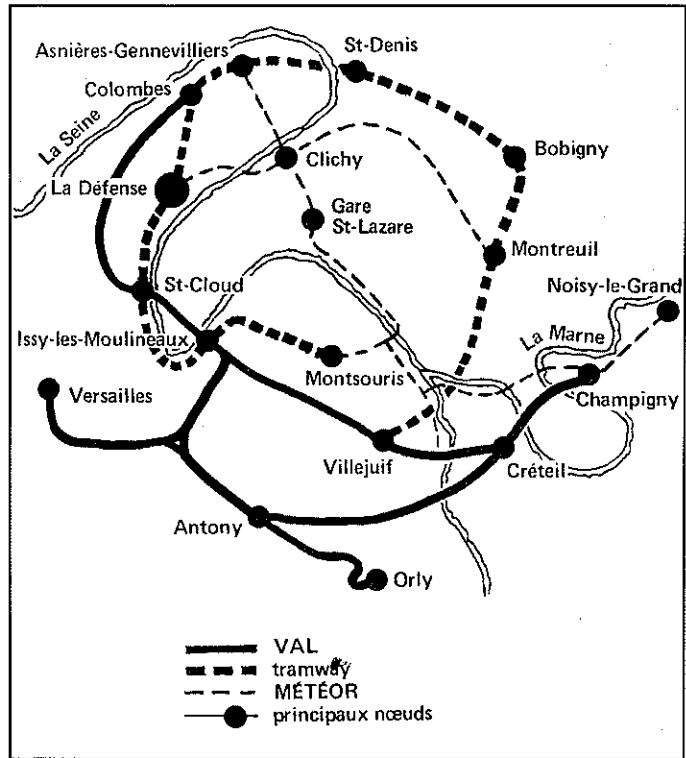


Fig. 8. «Orbitale, un nouveau projet présenté par la Région [...] s'efforce d'assurer la meilleure correspondance possible avec les lignes radiales existantes».

Fig. 9. «Le tramway est enfin reconnu comme une solution viable». Travaux de construction de la ligne de Saint-Denis à Bobigny en avril 1991 (photo A. Sutter).



miser 50 millions d'heures chaque année, soit l'équivalent de trois milliards de francs pour la collectivité».

• Elle ose une comparaison avec les autoroutes : le coût d'ORBITALE, disent ses promoteurs, sera de «240 millions de francs le kilomètre, c'est-à-dire deux fois moins que celui d'une autoroute nouvelle».

• Au lieu de tracer artificiellement sur le papier une rocade au beau milieu de la petite couronne, comme l'avait fait le *Livre Blanc*, on cherche à mettre de la cohérence dans les multiples initiatives partielles, tout en tenant compte des coups partis et en s'efforçant d'assurer la meilleure correspondance possible avec les lignes radiales existantes : 60 stations parmi les 170 envisagées sont des correspondances avec le réseau ferré.

• Le **tramway** est enfin reconnu comme une solution viable : il est fait appel à lui pour desservir une rocade, ou plus exactement une **spirale**, utilisant à la fois la branche Saint-Denis - Bobigny en cours de construction, le projet SNCF Issy-Plaine - Porte de Saint-Cloud - La Défense et une partie de la petite ceinture sud. Elle desservirait en outre au nord Colombes et Gennévilliers, à l'est Noisy-le-Sec, Montreuil, Vincennes, Alfortville et Villejuif.

• Cette spirale est complétée par **trois liaisons est-ouest** :

– au nord, La Défense - Levallois - Clichy - Saint-Ouen - Saint-Denis - Aubervilliers - Pantin - Montreuil ;

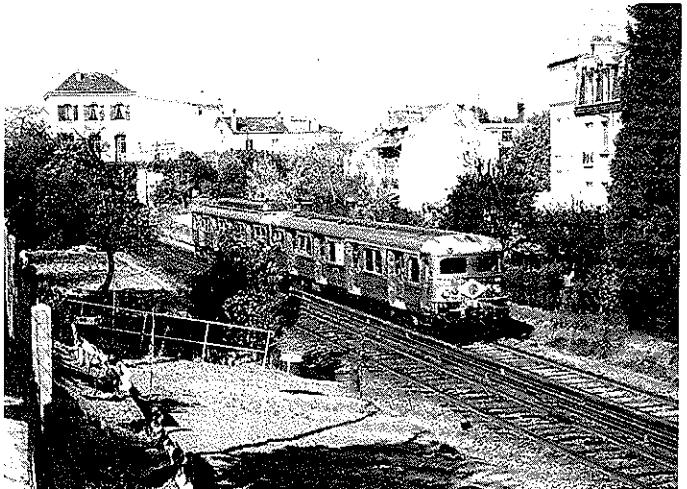


Fig. 10. «La ligne SNCF de Puteaux à Issy-Plaine sera-t-elle convertie en ligne de tramway et intégrée au projet Orbital ? (Les Côteaux, photo A. Sutter)

Fig. 11. «Une rocade, ou plus exactement une spirale, [...] desservirait en outre au nord Colombes et Gennévilliers», où le site propre pour autobus (ci-dessous à Colombes) pourrait être converti en ligne de tramway (photo A. Sutter).





Fig. 12. Orlyval, ligne privée aux tarifs élevés, sera-t-elle intégrée dans le réseau d'Île-de-France et accessible aux porteurs de la Carte Orange ? (photo Matra-Transport)

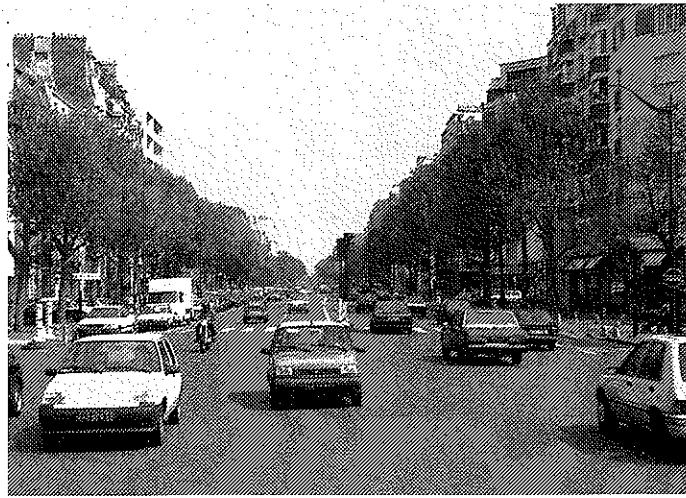


Fig. 13. "Pourquoi ne pas prolonger l'utilisation du tramway dans Paris, par exemple par une rocade extérieure sur les boulevards des Maréchaux ?" (Porte de Châtillon, photo A. Sutter).

- au sud puis à l'ouest Créteil - Villejuif - Montrouge - Malakoff - Saint-Cloud - Nanterre - Gennevilliers ;
- enfin plus au sud Viroflay - Vélizy - Le Plessis Robinson - Antony - Rungis (prolongée ensuite par le Trans-Val-de-Marne), avec deux antennes vers Malakoff et Orly.

La technique serait de type Météor pour la liaison au nord, VAL pour les deux liaisons au sud.

- Il est fait une proposition de prolongement de la ligne 10 (Austerlitz), d'une part vers Alfortville et Vitry, d'autre part vers Champigny, qui nous paraît justifiée, comme nous paraissent justifiées les prolongations des lignes 4, 9, 11 et 12.

3.2. ... mais aucun engagement

Il reste que le projet présente beaucoup de flou, ou même des choix discutables :

- Tout d'abord, ce ne sont pour le moment **que des idées**. La Région ne s'engage absolument pas quant au financement (coût estimé : **40 milliards**) et se contente de laisser entendre qu'il faudra une action conjointe d'elle-même, de l'Etat, des départe-

ments, des communes et même du privé, ce qui est on ne peut plus vague.

• L'Île-de-France étant promue au rôle de vitrine commerciale **ORBITALE** nous propose une foire-exposition de matériels hétéroclites. Les choix ne sont pas justifiés en fonction du trafic escompté ni même du coût (bien que VAL ou Météor soient trois fois plus cher que le tramway). Ne dit-on pas que la raison du choix du VAL dans le sud serait simple : le siège de Matra est à Vélizy...

• Quel est l'intérêt de raccorder la spirale de tramway à la hauteur de la Porte d'Orléans à Météor, qui sera un métro sur pneus, et de plus au tracé bizarre ? Puisque **tramway** il y a, pourquoi ne pas **prolonger l'utilisation de ce mode dans Paris**, par exemple par une rocade extérieure sur les boulevards des Maréchaux (vieux projet) et par une autre intérieure desservant Montparnasse, Austerlitz et gare de Lyon (trajet actuel de l'autobus 91) ? Ce serait un moyen de desservir ces trois (actuelles ou future) gares TGV par un site propre.

• Pourquoi parler de «**diminution de la pollution**» et «**d'amélioration de la qualité de la vie**», et annoncer par ailleurs que les lignes seront «**aménagées le plus souvent en souterrain, pour éviter**

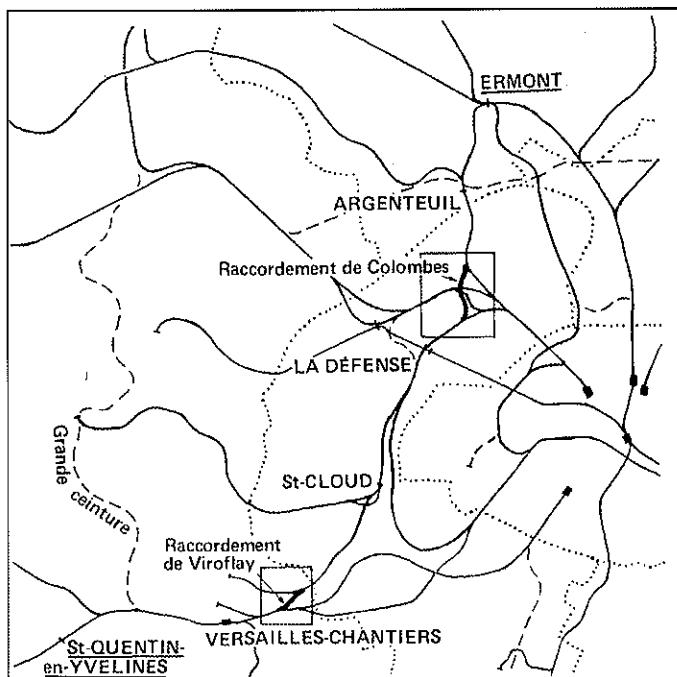


Fig. 14 et 15. Alors que les travaux sont en cours pour la création prochaine d'une liaison directe de St-Quentin-en-Yvelines à La Défense, via le raccordement de Viroflay (carte ci-contre, déjà publiée dans *Transports Urbains* n°57), rien n'est envisagé actuellement pour assurer, de façon symétrique, une liaison d'Ermiton à La Défense réutilisant le raccordement de Colombes, qui n'est pas déferré mais dans un tel état d'abandon que la seconde voie a disparu sous les broussailles ! (photo A. Sutter)

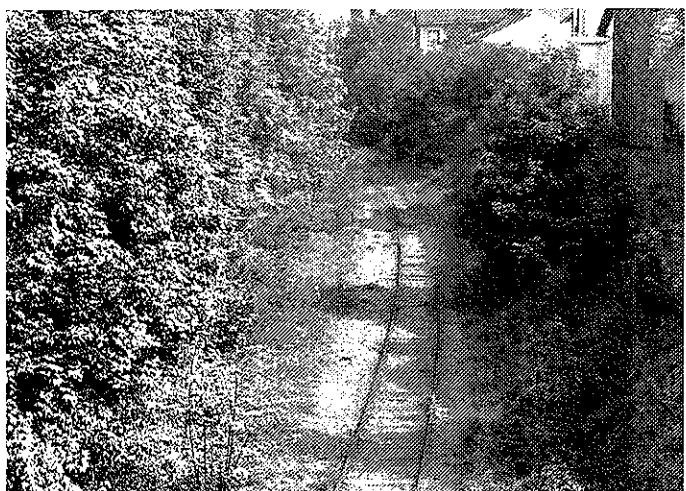




Fig. 16 (ci-dessus). Selon les auteurs du projet *Orbitale*, "les lignes seront aménagées le plus souvent en souterrain, pour éviter toute interférence avec la voie urbaine" ... (photo A. Sutter)

Fig. 17 (ci contre) "La remise en service de la Grande Ceinture ferroviaire [...] apparaît comme incontournable du fait de l'augmentation de la population de la grande couronne". Affiche éditée par la ville de Sartrouville (photo F. Beau-cire)

toute interaction avec la voie urbaine» ? Ce qui signifie en clair : **plutôt faire deux fois plus cher (et moins accessible) que de prélever de la place à l'automobile.**

- Il n'est nulle part fait mention d'un réseau complémentaire d'autobus en site propre (mis à part le Trans-Val-de-Marne en cours d'aménagement) : il améliorerait pourtant l'offre de transport dans une proportion au moins aussi grande qu'*ORBITALE*, pour un coût supplémentaire relativement faible : la vraie innovation, ce serait cela.

En conclusion, nous attendons que la Région transforme son essai. Pour le moment, la «cohérence» annoncée s'arrête là où ça ne gêne pas trop les voitures, les intentions politiques ne sont pas très claires, les coûts annoncés sont élevés du fait de certaines options, et l'engagement est inexistant (le délai de 30 ans annoncé n'est d'ailleurs pas très compromettant). D'autre part les intentions généreuses exprimées en faveur des transports collectifs n'empêchent pas la Région de projeter un **gigantesque réseau autoroutier souterrain à péage** : à vouloir chasser deux lièvres à la fois, et à vouloir faire plaisir à tous les lobbyistes, on risque encore une fois de rater la cible, qui est l'amélioration globale des conditions de vie et de déplacements de millions de personnes dans un espace étroit.

3.3. ... Et on a du mal à trouver 300 millions pour démarrer la Grande Ceinture

La remise en service de la Grande Ceinture ferroviaire, véritable serpent de mer qui fait l'objet depuis plus de vingt ans d'innombrables projets, apparaît à tout le monde comme incontournable du fait de l'accroissement de la population de la grande couronne, qui regroupe aujourd'hui 40 % des Franciliens.

Et pourtant, aucune décision n'est jamais prise, mis à part deux petits tronçons qui vont être remis en service entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi. Ils serviront dans une premier temps à la prolongation de la desserte radiale venant de Paris : les trains en provenance de la gare Saint-Lazare qui ont leur terminus à Saint-Nom-la-Bretèche seront prolongés à partir de 1993 vers Saint-Germain-en-Laye ; un

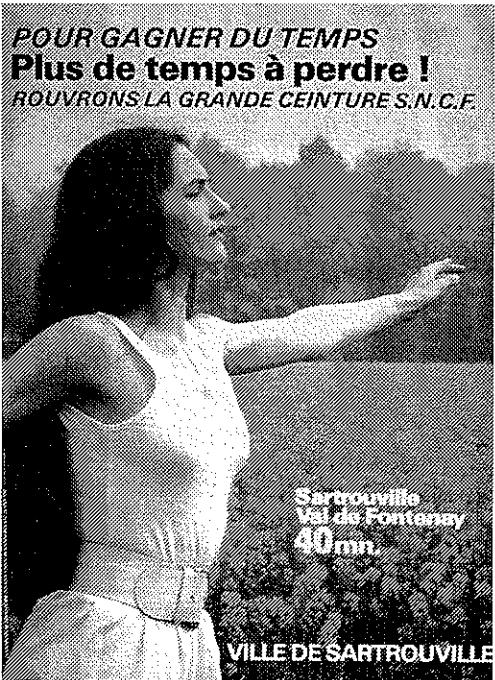


Fig. 18. La gare de St-Germain-Grande-Ceinture, qui n'est plus desservie depuis la fin des années 30, verra à nouveau des trains de voyageurs, en provenance de St-Nom-la-Bretèche, à partir de 1993 (photo A. Sutter)

peu avant Saint-Nom, une antenne bifurquera au sud vers Noisy-le-Roi (1).

Une décision du FDES (*Fonds de développement économique et social*) a failli tordre le cou au projet : pas question d'emprunter les 300 millions de francs nécessaires à son financement !

Et même si ces 300 millions ont fini par être débloqués, il faudrait en outre que l'ambition du vice-président chargé des transports au conseil régional, M. Robert Brame, aille au-delà du simple raccordement de Noisy-le-Roi dont il est le maire...

(1) La SNCF envisage (ou envisageait) pour plus tard une jonction au nord avec Cergy-Pontoise, et deux jonctions au sud : avec Saint-Quentin-en-Yvelines d'une part, avec Versailles et Massy d'autre part.



«Les transports urbains en question»,

par Christian Lefèvre et Jean-Marc Offner

*Interview des auteurs par
Pierre-Henri ÉMANGARD, économiste*

Q. : Quel type d'ouvrage avez-vous exactement écrit ? S'agit-il d'un bilan de l'histoire des transports publics urbains au cours des deux décennies passées ou bien d'un essai prospectif, d'une synthèse ou d'une analyse critique ?

R. : Un peu de tout cela à la fois. Il y a dans ce livre deux parties nettement différenciées : la première est consacrée à l'évaluation de la politique de relance des transports publics mise en œuvre au cours des années soixante-dix et à la mutation rencontrée au cours des années quatre-vingts ; la seconde est consacrée à l'analyse des problèmes actuels et aux évolutions politiques, économiques, technologiques qui se dessinent. Il s'agit donc non seulement d'une synthèse sur l'histoire des politiques du transport urbain en France et sur l'évolution en cours de ce secteur, mais aussi d'une réflexion critique sur le management public des services collectifs.

Q. : Comment jugez-vous rétrospectivement la politique de relance des années soixante-dix ?

R. : Au cours de cette décennie il s'est passé des choses importantes car, sans cette politique de relance, le transport collectif n'occuperait pas en France la place qui est la sienne en milieu urbain. Toutefois on ne peut pas dire qu'une évaluation exacte de ce qui s'est passé a été faite et, en particulier, les politiques d'accroissement de l'offre ont été relativement mal suivies et mal gérées parce qu'elles ont conduit à prolonger les lignes et les réseaux de façon abusive ; cela s'est accompagné d'une politique tarifaire de baisse relative, contradictoire avec l'allongement de la longueur des déplacements. On a pu mesurer une élasticité offre-demande décevante, c'est-à-dire que le développement de l'offre n'a pas été suivi d'un développement proportionnel du trafic. Les coûts augmentant et les recettes ne suivant pas proportionnellement l'augmentation du trafic, il en est résulté que le développement des réseaux a entraîné un développement extrêmement fort des déficits. La politique de promotion du transport collectif urbain a donc trouvé ses limites, renforcées encore par un partage inégal de l'espace public : mettre en place et faire respecter les couloirs réservés restent une tâche bien difficile.

Q. : Ne peut-on pas tout de même considérer que les années soixante-dix représentent l'âge d'or du transport collectif urbain ?

R. : Il y a en effet une certaine nostalgie actuellement qui se développe dans le secteur vis-à-vis de cette période. Plutôt que d'un âge d'or nous parlerons d'une période de facilité ; or la facilité est bien souvent mauvaise conseillère.

Q. : En quoi les années quatre-vingts marquent-elles une rupture par rapport aux années soixante-dix ?

R. : Une véritable mutation s'est produite au cours de la décennie passée ayant pour effet de rétrécir considérablement le marché du transport collectif. La ville a continué d'éclater, les espaces périurbains de se développer, les déséquilibres entre le centre et les périphéries se sont accentués. Parallèlement la motorisation des ménages, surtout la bi-motorisation des ménages, n'a pas cessé d'augmenter et l'évolution des modes de vie l'a rendue encore plus attractive au moment même où les transports collectifs se sont mis à connaître des difficultés financières relativement sérieuses.

Q. : Dressez-vous un bilan plus sévère des années quatre-vingts que des années soixante-dix ?

R. : C'est vrai que la persistance de la conception radiale des réseaux, le manque d'articulation des politiques avec l'évolution des déplacements urbains, les difficultés de la coopération intercommunale, l'impossibilité au sein même des communes d'obtenir une approche globale des problèmes de circulation et de stationnement ont été autant de contraintes et d'obstacles à la poursuite du renouveau des transports.

Q. : Les responsables du transport urbain ont tout de même tenté de réagir ?

R. : Certes, mais toutes les réponses qui ont été esquissées se révèlent insuffisantes. Il y a eu en particulier une confusion complète entre moyens et objectifs. La priorité a été accordée aux moyens sans interrogations préalables sur les objectifs que ces moyens étaient censés permettre d'atteindre.

Q. : Pourquoi jugez-vous aussi sévèrement la politique de développement des sites propres ?

R. : Précisément parce que cette politique est l'illustration même du contresens consistant à prendre des moyens pour des objectifs. Mais attention, que l'on ne nous fasse pas dire que l'on est contre le développement des sites propres. Ce que nous affirmons, c'est que cette politique revient à masquer les vrais problèmes ou plus exactement qu'il ne suffit pas de construire des sites propres pour régler les problèmes qui se posent au transport public urbain. En particulier, cette politique se situe dans une problématique centre-périphérie alors qu'à l'heure actuelle un des enjeux majeurs qui va déterminer l'avenir du transport public dans les villes est de savoir comment on va pouvoir lui donner une place dans les périphéries et sur les trajets tangentiels ou sécants et non plus radiaux. Il est à craindre que la politique de développement des sites propres participe à une sorte de suréquipement de l'hypercentre, hypercentre déjà survalorisé sur le plan de la valeur foncière alors qu'en fait ce sont les périphéries qui actuellement bougent le plus. Donc, en termes de budget, le risque existe que, si l'on construit un site propre, cela se fasse au détriment de la création de lignes de rocade par exemple ou d'une adaptation du réseau existant à l'évolution des flux à l'intérieur de l'agglomération. Au cours des années quatre-vingts le transport public n'a pas pris assez en compte ce développement des déplacements périphériques : soit il l'a négligé, soit il a essayé de le traiter avec les méthodes éprouvées utilisées pour les déplacements radio-concentriques. Ce faisant on a raté le coche, les périphéries urbaines se sont étendues, peuplées, équipées et le champ a été laissé libre à l'automobile.

Q. : Les nouvelles techniques d'exploitation n'ont-elles pas tout de même apporté une souplesse supplémentaire aux réseaux ?

R. : Oui un petit peu, mais cette souplesse rencontre très vite ses limites et le rapport coût-avantage paraît bien souvent exorbitant. Les moyens techniques sont actuellement beaucoup trop valorisés par rapport à leur efficacité propre. Il est souvent souligné que la France est le premier pays à avoir développé et mis en place tout un système d'aides variées à l'exploitation. On s'en glorifie en prétendant que la France est vraiment à la pointe du progrès. Du progrès technologique certainement, on pourrait

même ajouter de la sophistication technologique. C'est à relativiser. Prenons un seul exemple : on peut penser que faire un couloir réservé dans un endroit stratégique est beaucoup plus efficace qu'un SAE sur le plan de l'exploitation ; seulement l'inconvénient majeur est que le couloir, simple sur le plan technique, pose surtout des problèmes d'ordre politique. On peut donc dire que, non seulement il n'y a pas eu de débat sur les objectifs politiques, mais que, de surcroît, le débat sur les moyens n'a qu'une dimension technique et laisse totalement dans l'ombre, occulte la dimension institutionnelle et politique. La technique n'est donc souvent qu'un détour coûteux pour essayer de surmonter ce type de problème.

Q. : Vous êtes critiques sur le passé, sévères sur le présent, êtes-vous optimistes pour l'avenir ?

R. : Il est délicat de se lancer dans la prospective parce qu'à l'heure actuelle personne ne contrôle exactement la situation. Il y a trois possibilités :

- soit les collectivités locales se dotent des pouvoirs et des moyens nécessaires à la solution des problèmes actuels ;
- soit des groupes privés à capitaux publics ou privés, peu importe, prennent ces responsabilités à leur place avec éventuellement la bénédiction des collectivités locales ;
- soit il ne se passe rien.

Q. : Laquelle de ces trois hypothèses vous paraît la plus probable ?

R. : Ce qui plaide pour la seconde hypothèse, c'est le branchemennt du transport public urbain sur la vie urbaine par le biais de grands groupes privés multi-services ; il a pour lui de répondre plus au contexte actuel de restructuration du secteur. En effet si, lorsqu'au milieu des années quatre-vingts, les groupes de transport campaient, à de rares chassés-croisés locaux près, sur leurs positions, le contexte a aujourd'hui profondément changé. Le souffle du libéralisme, l'achèvement de nombreux contrats entre exploitants et autorités organisatrices, l'arrêt de la croissance du marché ont développé un certain esprit de concurrence entre les groupes.

Surtout la recherche de la taille critique, le besoin de croissance externe, la nécessaire internationalisation ont projeté les groupes de transport dans un jeu de restructurations financières et industrielles dépassant leur secteur spécifique d'activités. Ces bouleversements dans la configuration des sociétés en présence se sont déroulés parallèlement à l'apparition du concept de génie urbain censé formaliser les savoir-faire transversaux à la conception et à l'exploitation des divers réseaux urbains, eau, assainissement, transports, câbles, etc. De fait, les réseaux de transport appartiennent maintenant en très grande majorité à des groupes multi-services puissants, spécialisés dans le partenariat avec les collectivités locales. Mais est-ce suffisant pour que cette hypothèse se réalise ?

Q. : Comment de leur côté les collectivités territoriales vont-elles pouvoir faire face aux évolutions observées depuis les années quatre-vingts et aux problèmes qui en résultent ?

R. : Les collectivités territoriales sont confrontées à une double imbrication des problèmes : d'une part l'interférence entre les différentes formes de mobilité dont le transport public n'est que l'une des composantes, d'autre part une imbrication géographique de plus en plus grande entre déplacements urbains et non urbains en raison de l'évolution de l'urbanisation et de l'allongement des déplacements. Bien avant la décentralisation, un certain nombre de syndicats mixtes associant communes et départements avaient vu le jour, mais leur responsabilité en

matière de transport se limitait au périmètre de transports urbains.

Nous faisons l'hypothèse que l'institution du syndicat mixte sur plusieurs niveaux territoriaux ira en se développant. Ce développement s'avère nécessaire car, dans le système institutionnel et financier actuel, le syndicat mixte demeure une solution possible à une meilleure correspondance des territoires fonctionnels et institutionnels.

Pour nous la crise que traverse aujourd'hui le transport collectif urbain rend indispensable la mise en œuvre de politiques de grande envergure et un raisonnement en termes de déplacements et de complémentarité modale.

Q. : Il semble que votre livre ait reçu parfois un accueil mitigé ?

R. : Il nous est difficile de juger de l'accueil qui a été fait à notre livre. D'après ce qui ressort des notes de lecture parues dans de nombreuses revues et de divers contacts, il apparaît que notre ouvrage a retenu positivement l'attention des milieux de l'urbanisme d'une part, des élus d'autre part. En revanche – et cette réaction est en soi préoccupante pour l'avenir du secteur – la «profession» ne semble pas prête à participer aux débats proposés par *Les transports urbains en question*. Nous savons que des responsables de réseaux ont – à titre individuel – apprécié le bouquin. Mais l'instance représentative, l'UTP, fait la sourde oreille.

Au-delà de l'accueil, nous croyons que ce qui est important, c'est que les vraies questions relatives à l'évolution du transport public urbain soient posées. Il est nécessaire que les personnes qui ont comme nous, institutionnellement, la possibilité de le faire sans trop se faire taper sur les doigts, agissent en ce sens.

Les auteurs

Christian LEFÈVRE :

35 ans, maître de conférences à l'IUP (Institut d'urbanisme de Paris) et chercheur au LATTS (Laboratoire Technique, Territoires, Sociétés, conjoint à l'Université de Paris Val-de-Marne et à l'École Nationale des Ponts et Chaussées). Il dirige en outre la formation transport public à l'IUP.

Formation : Sociologue et Urbaniste - Master de planification urbaine de l'Université de Californie (UCLA)

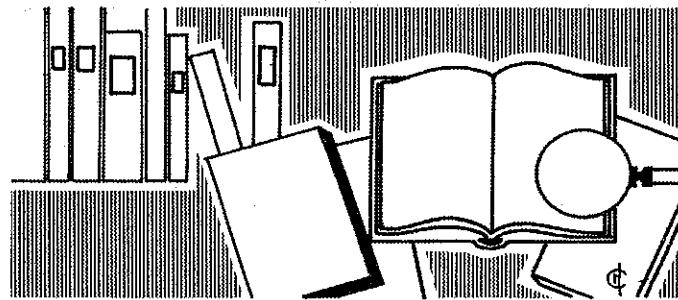
Publication : *Les villes des États-Unis*, Masson (en collaboration)

Jean-Marc OFFNER :

37 ans, maître de conférences à l'ENPC (École Nationale des Ponts et Chaussées), chercheur au LATTS (Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés) et à l'INRETS (Institution national de recherche sur les transports et leur sécurité).

Formation : Ingénieur urbaniste de l'IDN (Institut Industriel du Nord)

Membre du Comité de Rédaction des revues *Métropolis* et *Espaces et Sociétés*.



Notes de lecture

Par divers auteurs

Contre-choc pétrolier et transports

par Pierre-Henri ÉMANGARD

Rompant brutalement avec le climat euphorique provoqué par la conjugaison du contre-choc pétrolier de 1986, de la reprise de la croissance économique et de l'effondrement plus récent du système communiste, le renchérissement brutal du prix du pétrole consécutif à la crise provoquée par l'invasion du Koweït par l'Irak, replace sous les feux de l'actualité la question énergétique. S'il est encore trop tôt pour se prononcer sur l'intensité et la durée de ce troisième choc pétrolier, il est par contre possible de dresser un premier bilan des conséquences de la période d'énergie bon marché qui s'est étendue au cours des cinq dernières années grâce à la parution d'un ouvrage de P. Brana : "Maîtriser l'énergie, un enjeu des années 90" (la Documentation française, 1991). C'est dans cet ouvrage qu'ont été puisées les informations, les tableaux et les graphiques figurant dans cet article.

Il est tout d'abord rappelé que le contre-choc pétrolier de 1986 (effondrement du prix du pétrole de 30 \$ jusqu'à moins de 10 \$ puis remontée et fluctuation entre 12 et 18 \$ de la fin de 1986 à 1989) s'est accompagnée de deux autres phénomènes :

- perte de 40 % de la valeur du dollar exprimée en francs (10 F en 1985, 6 F en 1988) (tableau 1) ;
- diminution des taxes perçues sur le gaz naturel et le fioul lourd et augmentation à un rythme inférieur à l'inflation des taxes perçues sur l'essence, le gazole et le fioul léger à usage industriel (tableau 2).

La reprise de la consommation d'énergie est ensuite mise en évidence. En 1988 la consommation d'énergie primaire de la France dépasse à nouveau son dernier record, remontant à

1979. Les pertes et l'auto-consommation du système énergétique ayant peu varié, c'est l'évolution de la consommation finale qui explique ce regain de croissance des besoins énergétiques nationaux. Alors que depuis 1973 et jusqu'en 1984 l'intensité énergétique, c'est-à-dire la quantité d'énergie consommée par unité de produit intérieur brut, avait régulièrement diminué, elle s'est stabilisée en 1985 puis a ensuite recommencé à croître légèrement.

L'analyse des causes de ce phénomène montre tout d'abord que l'industrie n'est pas responsable du dérapage constaté. Le tableau 3 montre qu'en ce qui concerne la sidérurgie la consommation finale de ce secteur a continué à baisser jusqu'en 1987, et ne s'est légèrement redressée qu'en 1988, la consommation de cette année restant tout de même à un niveau très sensiblement inférieur à celle de l'année 1982 ; on constate une relative stabilité de la consommation finale du secteur industriel jusqu'en 1986 inclus, suivie d'une phase de croissance relativement modérée en 1987 et 1988. Le rapport explique l'inversion des tendances en 1987 par la chute des investissements de maîtrise de l'énergie dans ces secteurs depuis 1985 alors même que l'investissement global redémarre en raison, précisément, de la baisse des prix de l'énergie. Il en résulte que la consommation énergétique de l'industrie qui diminuait chaque année se stabilise à partir de 1987.

Le secteur résidentiel et tertiaire, qui avait réduit sa consommation de 1978 (66,2 millions de tonnes équivalent pétrole) à 1982 (64,9 millions de tonnes équivalent pétrole), s'est remis à croître après 1982 à un rythme non négligeable.

Tableau 1 (ci-contre). Évolution de la facture énergétique (source : Observatoire de l'énergie)

	1985	1986	1987	1988
Facture énergétique (en GF)				
Prix moyen du baril de pétrole importé (en \$)	180,6	89,7	82,2	66,1
Cours du \$ en F	28,0	15,3	18,2	14,8
Prix moyen de la tonne de brut importé (en F)	8,99	6,93	6,01	5,96
	1982	775	798	642

Tableau 2 (ci-dessous). Évolution des taxes perçues sur les produits énergétiques (source IEA, Energy prices and taxes, Fourth Quarter 1988)

	Essence (F/litre)	Diesel (F/litre)	Fuel oil léger industriel (F/1 000 litres)	Fuel oil léger domestique (F/1 000 litres)	Fuel oil lourd (F/1000 litres)	Gaz industrie (F/tonne) GCV	Charbon vapeur industrie (F/tonne)	Charbon vapeur domestique (F/tonne)	Électricité industrie (F/kWh)	Électricité domestique (F/kWh)
1985	3,480	1,653	663,78	813,75	165,00	526,52	0,00	369,65	0,0015	0,1610
1986	3,484	1,649	629,00	683,85	297,00	494,50	0,00	391,29	0,0015	0,1606
1987	3,648	1,733	671,50	687,00	185,00	411,36	0,00	397,05	0,0014	0,1589
1988	3,711	1,722	-	677,98	129,00	-	0,00	393,44	-	-
TCAM	+ 2,2 %	+ 1,4 %	+ 0,6 %	- 0,06 %	- 0,08 %	- 0,12	-	+ 2,1 %	- 0,03 %	- 0,01 %

Note : a) ne sont concernées ici que les taxes spécifiques, à l'exclusion de la TVA.

b) la TICGN (Taxe intérieure non déductible sur la consommation de gaz naturel) sur les usages industriels du gaz naturel ne s'applique qu'aux consommations annuelles supérieures à 5 millions de kWh à l'exclusion des usages matières premières.

c) TCAM : taux de croissance annuel moyen.

	1985	1986	1987	1988	TCAM
Sidérurgie	9,4	8,5	8,1	8,1	- 0,3 %
Industrie	40,7	40,4	41,7	42,4	1,4 %
Résidentiel - tertiaire	68,2	71,5	71,8	74,1	2,8 %
Agriculture	3,1	3,2	3,2	3,2	-
Transports	37,1	38,7	39,8	42,1	4,4 %
Total	158,5	162,3	164,6	170,4	

Tableau 3. Evolution de la consommation finale par grands secteurs en millions de tonnes d'équivalent pétrole (Mtep) (source : Observatoire de l'énergie)

	Routiers	Ferroviaires	Aériens	Maritimes	Total
1985	29,2	2,1	2,7	3,0	37,0
1986	30,7	2,1	2,9	3,0	38,7
1987	31,7	2,1	3,1	2,9	39,8
1988	33,5	2,2	3,5	2,9	42,1
TCAM	4,7 %	1,6 %	9,0 %	-	4,4 %

Tableau 4. Évolution des consommations d'énergie par mode de transport en millions de tonnes d'équivalent-pétrole (Mtep) (source : Observatoire de l'énergie)

Cette reprise de la consommation est imputée à trois facteurs :

- une augmentation des surfaces ;
- une augmentation des besoins, en particulier avec le développement de la climatisation ;
- une régression des investissements de maîtrise de l'énergie dans les bâtiments anciens.

En ce qui concerne l'habitat, l'accroissement des besoins est aussi lié à l'augmentation du nombre des ménages occupant un logement, conséquence directe de la poursuite de la décohabitation des générations.

Le tableau 4 met en évidence la progression extrêmement rapide de la consommation énergétique du secteur des transports depuis 1985, progression que le rapport qualifie d'alarmante : elle s'est faite au rythme de 4,4 % par an en moyenne alors qu'elle était restée stable de 1979 à 1985. Les transports aériens ont progressé au rythme de 9 % par an et les transports routiers de 4,7 % par an. Les transports maritimes et fluviaux voient leur part relative ainsi que leur consommation en valeur absolue diminuer. Le transport ferroviaire voit sa part relative diminuer car sa consommation n'a progressé qu'au rythme annuel de 1,6 %, malgré la mise en service du TGV.

Sur les 42 millions de tonnes d'équivalent pétrole consommées en 1988, 35,5 l'ont été dans les transports routiers dont 20,7 par les voitures, 12,3 par les véhicules industriels et 0,5 par les deux roues.

L'augmentation de la consommation énergétique du parc automobile est due à toute une série de facteurs :

- augmentation générale de la mobilité : entre 1970 et 1987 le trafic routier automobile a augmenté de 70 % en France contre 51 % au Royaume-Uni, 44 % en Allemagne fédérale ;
- la consommation conventionnelle des voitures neuves a diminué plus depuis 1985 alors qu'elle avait chuté de 15 % entre 1978 et 1983 ; la sortie de la Clio, nouvelle voiture appelée à succéder à la Renault 5 et qui a une consommation supérieure, a d'ailleurs été citée récemment comme le symbole de cette évolution ;
- la proportion des voitures puissantes dans le parc automobile augmente ;
- la proportion de voitures diesel augmente très vite ; or celles-ci ont une consommation annuelle moyenne deux fois supérieure à celle des voitures à essence. Si avant 1985 les acheteurs de ces voitures appartenaient à des catégories effectuant de nombreux déplacements, on peut se demander si les nouveaux acheteurs de voitures diesel, qui ont un profil de motifs de déplacement plus proche de la moyenne des automobilistes, n'augmentent pas leur mobilité du fait du faible prix du gazole consommé par les modèles diesel ;
- les nouveaux modes d'utilisation de la voiture conduisent à de très mauvais rendements énergétiques : deuxième voiture pour de petits déplacements en milieu urbain.

Le transport routier de marchandises a eu une croissance moyenne annuelle encore plus forte que celle du trafic automobile (5,1 % par an). Cela est dû à la reprise économique qui entraîne une augmentation du potentiel transportable mais aussi à l'amélioration des parts de marché de la route au détriment

des autres modes de transport et singulièrement du transport ferroviaire. La part du trafic routier dans le trafic de marchandises augmente de plus de 16 points en France de 1970 à 1987.

S'il s'agit d'un ordre de grandeur identique à l'évolution observée en Allemagne, il n'en va pas de même dans les autres pays limitrophes comme le Royaume-Uni ou les Pays-Bas. En outre l'évolution de la structure du parc des camions - d'une puissance moyenne toujours plus élevée - et des conditions pratiques de vitesse sur route et sur autoroute - proportion croissante des trajets sur autoroute grâce à l'extension du réseau autoroutier - annule les gains apportés par les progrès technologiques.

Le rapport dresse un sombre tableau de la situation dans le secteur des transports routiers. Avec un accroissement d'énergie consommée de 14 % de 1985 à 1988 pour les transports individuels de voyageurs, de 16 % pour les transports de marchandises, ce secteur pose un problème très préoccupant. En outre le développement du trafic routier engendre un certain nombre d'inconvénients dans d'autres domaines : augmentation des accidents de personnes malgré les investissements réalisés sur le réseau routier, saturation du réseau autoroutier due notamment à l'augmentation incessante du trafic de poids lourds, augmentation générale de la pollution atmosphérique par les carburants, engorgement et congestion croissants dans les villes. C'est pourquoi le rapport propose de réagir avec vigueur, en concertation avec les partenaires européens, à ce qu'il appelle la résistible ascension des consommations, des pollutions et de l'insécurité dans le transport.

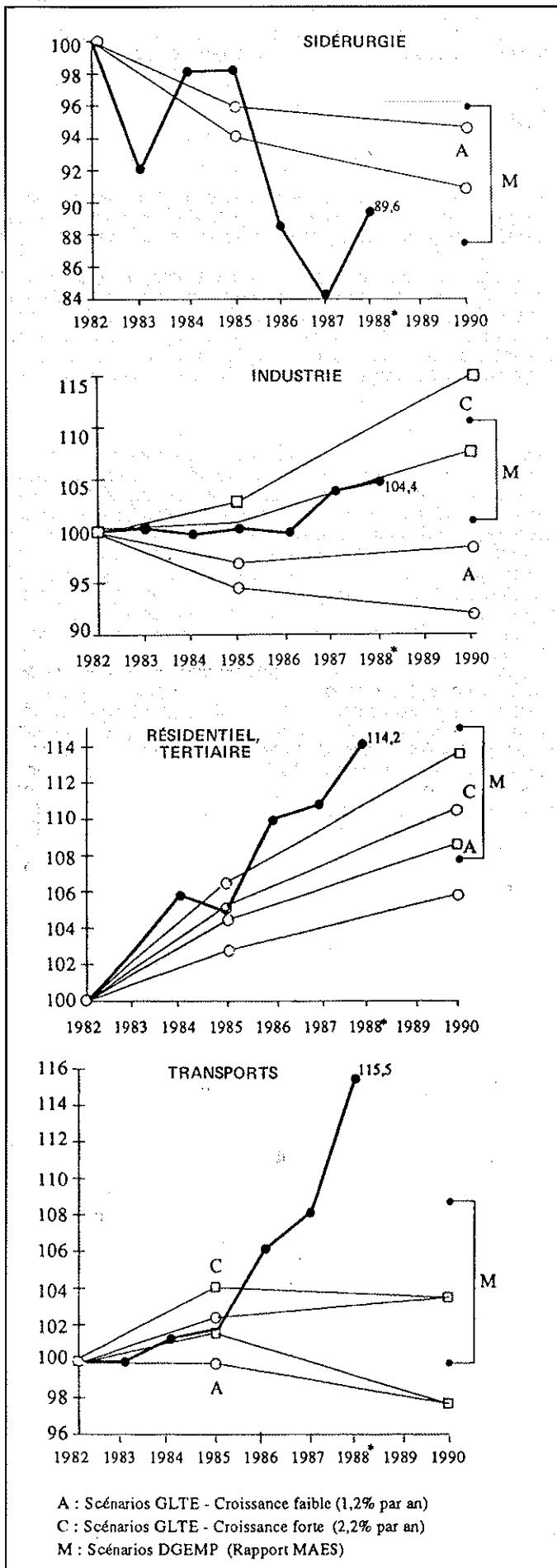
Tout en reconnaissant que la question énergétique dans le transport est particulièrement complexe, le rapport dénonce la facilité, la démission ou le scepticisme des acteurs qui semblent tous compter sur des solutions venues d'ailleurs plutôt que sur leur propre action. En particulier il est jugé tout à fait significatif :

- qu'il n'y ait pas aujourd'hui à EDF, aux côtés des services commerciaux qui se consacrent à l'industrie, à l'agriculture au tertiaire et à l'habitat, un service spécialisé dans les transports ;
- que les grands laboratoires publics de recherche (CEA, EDF, CNRS, etc.) ne consacrent qu'une part minime de leur budget (moins de 8 millions de francs en tout en 1988) au développement de batteries électriques ou de piles à combustible ;
- que le Commissariat Général au Plan ne soit chargé d'aucune étude comparative des politiques transeuropéennes de transport de marchandises (extension ou duplication du réseau autoroutier ou trains de marchandises à grande vitesse) à l'horizon de l'ouverture des frontières du Marché Commun.

Le rapport estime que le gouvernement doit affirmer haut et fort la priorité à donner au problème de rationalisation des transports lié à la nécessité de maîtriser les consommations énergétiques, nécessité qui ne fait plus depuis plusieurs années l'objet d'information ni d'incitation publiques.

La très forte corrélation qui existe entre sécurité, prévention des pollutions et économies d'énergie dans les transports est mise en valeur par les auteurs du rapport :

- une voiture consomme 18 à 25 % de plus à 140 km/h (vitesse souvent dépassée sur les autoroutes malgré la limitation à 130 km/h) qu'à 120 à l'heure, elle pollue dans les mêmes proportions, sa distance minimale de freinage augmente de 36 %, etc... ;



– le kilomètre-voyageur de train (de l'ordre de 50 centimes) est pratiquement six fois moins cher que le kilomètre-voyageur en voiture individuelle et deux fois plus économique en énergie.

Le rapport contient également une série de suggestions pour parvenir à maîtriser les consommations d'énergie des transports.

Il suggère d'inciter les entreprises publiques, en particulier ÉdF et la SNCF, à promouvoir une véritable politique de retour au rail du transport de marchandises. Il est en effet hautement paradoxal de voir la France qui dispose de technologies très avancées dans le domaine du transport ferroviaire (TGV par exemple) et d'une électricité abondante, se désintéresser d'une politique hardie de partenariat en matière d'aménagement régional, national et européen qui mette en valeur ses capacités techniques : on pense en particulier aux "installations terminales embranchées" et à la logistique de raccordement rail-route indispensables au développement du trafic marchandises par le rail. L'idée d'un équivalent du TGV au niveau du transport des marchandises, avec son image de modernité, de compétitivité et de rapidité pourrait ainsi s'imposer en Europe à partir d'une action concertée de la SNCF, d'ÉdF et des constructeurs avec l'aide des régions et de l'État. Il en est de même pour les transports urbains (métro, tramways, RER, VAL) dont ÉdF devrait être un promoteur convaincu, aux côtés des collectivités locales et de l'État.

Il faut inciter les constructeurs automobiles à mettre à profit les recherches entreprises avec l'aide de l'État au cours des années 80 (programmes 3 litres) pour mettre sur le marché des voitures dont les performances, pour des cylindrées réduites, concourent de façon significative à la prévention des pollutions atmosphériques (oxydes, hydrocarbures, etc.) et à limitation des rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère. Les constructeurs français risquent à très court terme de perdre l'avance qu'ils avaient acquise à travers ces programmes ; les résultats des recherches ne doivent en aucun cas rester sur les étagères (alors que le prix du pétrole n'est plus un aiguillon suffisant), les recherches elles-mêmes doivent être poursuivies avec vigueur.

Mention particulière doit être faite des voitures diesel, dont l'usage se justifie pleinement quand les parcours annuels sont élevés et qui sont généralement d'un rendement meilleur que les voitures à allumage commandé, mais qui engendrent des problèmes de pollution atmosphérique qui n'ont pas reçu de solution complète aujourd'hui.

L'influence de la détaxation du carburant gazole sur le déséquilibre du parc actuel en faveur du diesel pour les voitures particulières (25 % des immatriculations neuves, cas très particulier à la France) doit être examiné avec attention.

Il convient pour terminer de mettre l'accent sur les perspectives à long terme développées par les auteurs du rapport. Pour eux la croissance des consommations d'énergie est source de tensions nouvelles à long terme. L'indispensable développement des pays les moins avancés, dont les populations vont croître fortement jusqu'à la fin du siècle prochain, et la relative fragilité des systèmes énergétiques des pays industrialisés sont en effet à leurs yeux de nature, si on n'y prend pas garde, à provoquer ruptures et blocages, pénuries ou modifications irréversibles de l'écosystème. Il est de notre intérêt de prendre les mesures nécessaires pour faire face à ces tensions le plus tôt possible car attendre qu'elles se déclarent se paie toujours très cher. Pour eux la question qui se pose dans ces conditions est de savoir si la maîtrise de l'énergie est un élément de réponse significatif aux défis qui nous attendent au cours du siècle prochain en termes d'énergie et d'environnement.

Confrontés à un avenir incertain où les échéances relatives des problèmes de modification de climat et d'épuisement des ressources fossiles font l'objet de débats contradictoires, les pays industrialisés sont investis d'une responsabilité majeure et ce pour plusieurs raisons :

- d'abord parce que tout effort de maîtrise de l'énergie dans ces pays aura des répercussions importantes et immédiates sur les bilans énergétiques globaux et sur les problèmes d'environnement de l'ensemble de la planète (dont ils sont responsables à 80 % aujourd'hui) ;
- ensuite parce que le transfert de nouvelles technologies

Fig. 1. : Évolution de la consommation finale par secteurs (ind. 100 pour 1982) (Sources : IEPE, AFME, DGEMP ; * provisoire)

économies ou de production décentralisée vers les pays en développement suppose la mise au point et la démonstration des filières et des techniques dans les pays les plus avancés ;

– enfin, parce que la recherche systématique de procédés économies en énergie est une des conditions d'émergence des énergies renouvelables au service du développement local.

Mobilité urbaine

par Francis BEAUCIRE

Dix ans de mobilité urbaine ; les années 80, CÉTUR, novembre 1990 (ouvrage disponible au prix de 180 F au Centre d'Étude des Transports urbains, 8, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux).

Il n'est plus nécessaire de présenter les "enquêtes ménages", dont la méthodologie et la réalisation sont l'œuvre du réseau CÉTUR-CÉTÉ depuis maintenant une quinzaine d'années. Précisément, c'est le nombre de villes étudiées au cours de cette période - dont certaines deux fois - qui a permis de dresser le tableau de dix ans de mobilité urbaine. L'ouvrage, très clair et même plaisant dans sa présentation, est composé de deux grandes parties, consacrées l'une à l'évolution des déplacements à travers les données chiffrées extraites de la trentaine d'enquêtes auprès des ménages, et l'autre à l'analyse des opinions sur la mobilité urbaine telle qu'elle se dégage des sondages réalisés durant la dernière décennie. La confrontation de ces deux évolutions, réelle et mesurée dans un cas, ressentie par les citadins dans l'autre, est d'un grand intérêt. Surtout, ce petit ouvrage constitue une banque de données qui devrait faire date, ainsi encadrée par deux recensements de population : celui de 1982 et celui de 1990, dont on ne sait encore que peu de choses. Nombreuses sont les questions posées par le bilan du CÉTUR qui trouveront sûrement des réponses dans les résultats publiés par l'INSÉE.

Globalement, cette décennie consacre, malgré la modernisation des transports collectifs, le triomphe de l'automobile dans la ville. L'indicateur de circulation automobile des villes de plus de 20 000 habitants a progressé de 37 % entre 1980 et 1988. Il faut dire que l'on compte près de 50 véhicules pour 100 ménages en 1989, contre 40 en 1980. Plus de voitures, plus de kilomètres parcourus en ville ; comment s'étonner alors que l'envie d'utiliser le véhicule sans contrainte croisse elle aussi ? Faut-il limiter l'usage des voitures dans les villes ? À cette question, 73 % des citadins répondent oui en 1982 et 60,5 % en 1986... mais ils ne sont plus que 56 % en 1988 !

Les mesures effectuées dans les six villes qui ont pu profiter de deux enquêtes auprès des ménages confirment cette expansion de l'automobile. Certes, la mobilité globale - estimée par le nombre de déplacements/jour - aurait plutôt tendance à stagner. Mais c'est à cause du déclin prononcé de la marche à pied et des deux roues. Les déplacements en voiture particulière, de leur côté, enregistrent partout une vigoureuse progression, même dans des villes où l'effort consenti en faveur des transports collectifs sert aujourd'hui de modèle : Lille, Grenoble, Nantes. La mobilité en transports collectifs y augmente à peine : par exemple, à Lille, on mesure 0,21 déplacement/personne/jour en 1976 et 0,27 en 1987. Dans le même temps, on est passé de 1,13 à 1,88 déplacement en voiture.

La part du marché détenue par les transports collectifs se maintient partout de justesse, ou augmente presque imperceptiblement : 17 % à Grenoble en 1978 et en 1985 ; 20 % à Nantes en 1980 et 18 % en 1989 ; 20 % à Marseille en 1976 et 22 % en 1988... Dans ces trois villes, profitant du déclin des deux roues, la part des déplacements détenue par la voiture passe de 65 % à 75 % à Grenoble, de 63 % à 76 % à Nantes, de 69 % à 75 % à Marseille. Même à Paris, capitale du bouchon routier, elle passe de 55 % à 60 % entre 1976 et 1983. Faut-il une fois de plus s'en étonner, dès lors que le temps moyen d'un déplacement en voiture apparaît environ deux fois plus court que celui d'un déplacement en transports collectifs ?

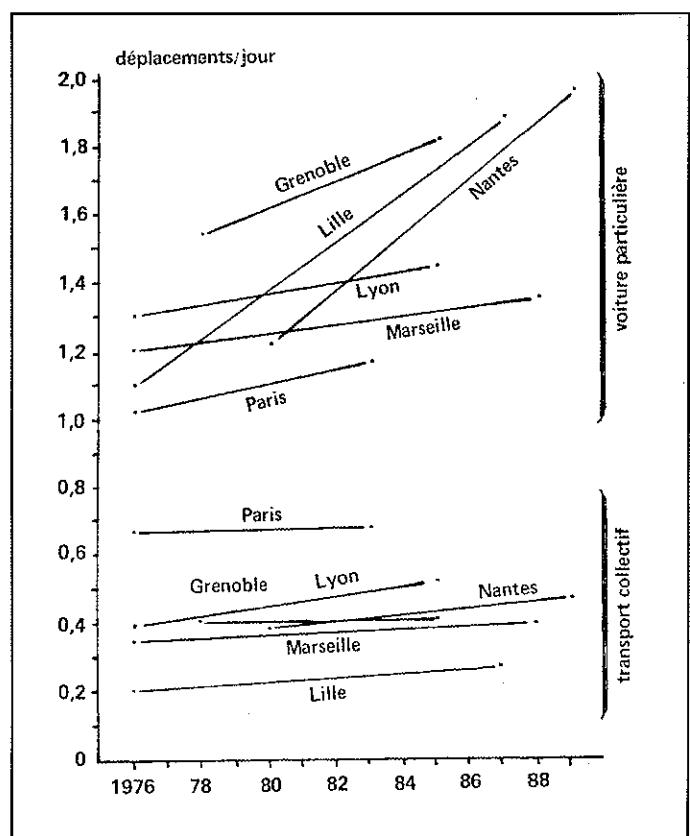
Quoique rien ne soit dit de la longueur des déplacements - ce que l'on sait par ailleurs de la périurbanisation aurait rendu très utile le paramètre de la distance parcourue -, quelques pages sont consacrées à la géographie des déplacements entre centre et périphérie à Paris et Grenoble. Si les transports collectifs maintiennent leur position dans les relations centre-périphérie, ils ne peuvent rivaliser avec l'automobile dès lors qu'il s'agit de déplacements entièrement effectués en périphérie. Ainsi, à

Grenoble, les déplacements périphériques en transports collectifs augmentent de 9 000 entre 1978 et 1985, mais on en compte 100 000 de plus en voiture particulière dans le même temps.

On peut lire que dans ce type de déplacement, en région parisienne, l'usager des transports collectifs aura dépensé 45 minutes, là où l'automobiliste non moins banlieusard n'aura engagé que 17 minutes ! Cela, les habitants des périphéries le savaient d'expérience, mais la mesure officialise leur fatigue... qui explique assez largement la poussée de l'automobile.

Prenant un peu de recul et observant la décennie qui s'achève, on serait tenté de penser qu'au moment même où, dans l'opinion publique, s'est manifestée une assez large adhésion en faveur d'une réelle priorité aux transports collectifs - entraînant l'acceptation de mesures physiques contraignantes pour les automobilistes -, les élus n'ont pas su prendre les décisions d'aménagement urbain dans les centres des villes. Bien au contraire, c'est dans le domaine routier que les modifications auront été les plus nettes, car il faut bien considérer la construction de sites propres pour les transports collectifs comme d'heureuses exceptions. Aujourd'hui, la compréhension des citadins semble s'être atténuée, les partages modaux montrent que la voiture a, au sens littéral du terme, gagné du terrain, la tendance des projets est au parc de stationnement souterrain en centre ville, voire aux pénétrantes souterraines. Les rames du tramway de Nantes ou de Grenoble et les véhicules du VAL de Lille ne doivent pas cacher ce bilan plus que préoccupant, quand des pays étrangers d'Europe du Nord comme d'Europe du Sud ont commencé d'aborder la question dans des termes encore inconnus - ou redoutés - en France.

Fig. 2. : Évolution de la mobilité par personne tous motifs selon le mode de transport





Les pages de la FNAUT

Le septième Congrès de la FNAUT (Bordeaux, 3 et 4 novembre 1990)

Avant-propos

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports, qui rend compte périodiquement de ses principales activités dans «Transports Urbains», a la satisfaction de voir son audience grandir de jour en jour, non seulement dans les milieux du transport, officiels ou privés, mais aussi d'une manière générale dans le monde si divers et si complexe des usagers des transports collectifs et des modes de déplacement non motorisés.

Elle le doit à la compétence de ses représentants, à l'étendue de son champ d'action, aux rapports qu'elle entretient avec les pouvoirs publics, les entreprises de transports et leurs organisations professionnelles, les collectivités territoriales, le Groupe-ment des autorités responsables des transports (GART) et différents organismes spécialisés. Le développement constant à travers le pays, à son instigation, du mouvement associatif qu'elle anime, de même que la nature de ses contacts avec les organisations syndicales des transports et les groupements se préoccupant de problèmes d'environnement, contribuent également à renforcer son image de marque.

La reconnaissance officielle de sa représentativité, déjà soulignée par la nomination de ses représentants au Conseil national

des transports, aux Comités régionaux et aux Comités départementaux des transports, au Conseil national de la vie associative et à divers autres organismes officiels nationaux ou régionaux, a été encore accrue par sa désignation comme organisation nationale agréée de consommateurs et son entrée au Conseil national de la consommation.

Se préoccupant à juste titre des incidences qui résulteront à partir du 1^{er} janvier 1993 de la suppression des frontières et de la liberté des échanges à travers l'Europe, la FNAUT a été d'autre part l'instigatrice de la création récente à Bruxelles de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement qui regroupe déjà, à ses côtés, des associations anglaises, allemandes, hollandaises, belges et suisses, rejoindra dans un proche avenir par des associations espagnoles et italiennes.

Il n'est donc pas surprenant que le 7^e Congrès national de la Fédération, tenu à Bordeaux Talence les 3 et 4 novembre 1990, et dont un compte rendu succinct figure ci-après, ait connu un véritable succès et fait la démonstration de sa vitalité et de celle des associations qu'elle groupe.

M.-H. PLANTIER

1. Vue d'ensemble sur le Congrès

Le 7^e Congrès de la FNAUT a rassemblé plus de 150 délégués venus de toutes les régions françaises.

Après une analyse approfondie de la politique des déplacements mise en œuvre par le gouvernement de Michel Rocard depuis deux ans et demi, le Congrès a adopté une motion générale qui déplore les orientations actuelles et réclame une politique plus cohérente et plus responsable, permettant à la fois de faciliter les déplacements de tous et d'en réduire les coûts économiques, écologiques et sociaux.

Un travail en commissions a porté sur un thème d'actualité : les transports et l'aménagement de l'espace ; l'influence des autoroutes, du TGV et des dessertes régionales a été étudiée ainsi que l'effet structurant des transports urbains en site propre.

Un débat sur le thème : «Comment éviter l'asphyxie urbaine : le cas de l'agglomération bordelaise» a eu lieu avec des représentants de la municipalité bordelaise, d'une municipalité de banlieue et du Conseil général : il a porté notamment sur le choix du VAL effectué par la Communauté urbaine, mais

contesté par les associations locales membres de la FNAUT et par certains élus.

Le Congrès a été complété par divers exposés, dont un sur les possibilités de relance des lignes ferroviaires secondaires délaissées par la SNCF, et par la traditionnelle attribution des prix Orange et Citron ; enfin des assemblées générales de l'Association nationale Les droits du piéton, de la FUBICY et du Comité national contre les excès du programme autoroutier se sont tenues dans le cadre du Congrès.

Les congressistes ont ensuite attribué les prix Orange et Citron, traditionnellement décernés par la FNAUT à chacun de ses Congrès.

Le prix Orange France récompensant une action méritoire a été attribué, ex-aequo :

- aux municipalités de Limoges et de Strasbourg qui, les premières, ont introduit une limitation de la vitesse des voitures à 50 km/h en zone urbaine pour y lutter contre l'insécurité routière, ceci sans attendre que le gouvernement se décide (enfin) à promulguer cette mesure ;

– à Madame Catherine Trautmann, maire de Strasbourg, pour la clairvoyance avec laquelle elle s'est ralliée au choix du tramway exprimé par les associations. Le Congrès regrette à cette occasion les choix en faveur du VAL faits à Bordeaux par M. Chaban-Delmas et à Rennes par M. Hervé, et souligne l'intérêt des critiques de la Cour des Comptes concernant le VAL.

Le prix *Citron France* sanctionnant une action répréhensible a été attribué à M. Jean-Claude Gaudin, Président du Conseil régional de Provence-Côte d'Azur, pour son hostilité aux transports publics, qu'il s'agisse de la ligne ferroviaire Nice-Digne ou du TGV Méditerranée, et pour son activité en faveur des autoroutes A8 bis et A51 inutiles et particulièrement néfastes pour l'environnement.

Le prix *Orange international* a été attribué, ex-aequo :

– à Madame Maij-Weggin, Ministre des Transports des Pays-Bas, pour son action énergique et courageuse en faveur des transports publics pour remédier à la congestion du réseau routier ;

– à M. Gomez de Las Roces, Président de la Province d'Aragon et promoteur de la réouverture de la ligne ferroviaire internationale Pau-Canfranc.

Le prix *Citron international* a été attribué à M. Benoit Bouchard, Ministre des transports du Canada, responsable du démantèlement du réseau ferroviaire de ce pays.

Le congrès a fait apparaître une très large convergence entre les associations, qu'il s'agisse du choix entre VAL et tramway, de la mise en place du TGV, de l'exploitation des lignes régionales, du rôle de l'autocar et de l'avion ou de la sécurité routière.

La convergence est apparue également avec les associations de défense de l'environnement : *Amis de la Terre* et *France-Nature-Environnement* (représentée à Bordeaux par son président d'honneur, M. Delacroix).

Enfin l'indépendance de la *FNAUT* sur le plan politique s'est confirmée : la *FNAUT* est, en particulier, indépendante des partis écologistes (Verts, *Génération Écologie*) tout en partageant avec eux bien des analyses.

2. Motion générale adoptée par le Congrès

2.1. Un constat inquiétant

La politique suivie depuis des années par les gouvernements et les élus locaux en matière de transports et de circulation débouche aujourd'hui sur une crise extrêmement grave. Depuis 1986 en particulier, on assiste à une véritable explosion de la mobilité des personnes et des marchandises. Cette explosion affecte essentiellement l'automobile, l'avion et les poids lourds (+5 à 12% par an suivant les cas). Mais le trafic des transports publics urbains stagne. Il en est de même, hors TGV, du trafic ferroviaire voyageurs, ainsi que du trafic assuré par autocars. Le trafic ferroviaire marchandises diminue régulièrement.

Les conséquences de cette évolution sont inquiétantes : les engorgements croissent de manière impressionnante : la voirie urbaine, de nombreuses autoroutes interurbaines, les aéroports et même certains axes ferroviaires sont saturés. La sécurité routière tend à se dégrader, alors que la France est le pays européen où elle est déjà la plus mauvaise.

Les nuisances, bruits et pollution de l'air, atteignent des niveaux intolérables (smog urbain l'hiver). La croissance des trafics routiers et aériens contribue à l'effet de serre et au dépeuplement forestier. Les nuisances engendrées par les poids lourds sont parmi les plus mal supportées par l'ensemble de la population. Les infrastructures nouvelles, surtout les autoroutes, sont de plus en plus agressives pour l'environnement.

Les gaspillages d'énergie dans les transports augmentent, alors qu'ils diminuent dans l'industrie et la consommation domestique ; la crise du Golfe met en relief la fragilité de ce secteur et l'imprévoyance du gouvernement.

Les déséquilibres de l'aménagement du territoire sont renforcés par les choix d'infrastructures, la régression des services publics et la sous-tarification des transports de marchandises. Enfin, les coûts économiques de déplacements (infrastructures, embouteillages, énergie, accidents, surcoûts de la concentration urbaine) deviennent aberrants. Tous les gaspillages pèsent lourd sur les budgets publics.

2.2. Des décisions récentes inadaptées

Les décisions de l'actuel gouvernement ne font que confirmer celles du précédent et accentuer la crise. Les crédits d'État destinés aux transports urbains des villes de province stagnent à un niveau lamentable. De plus, l'Etat appuie les élus des villes moyennes qui, par souci de prestige et manque de courage, écartent le tramway circulant au sol au profit du VAL, souterrain, trois fois plus coûteux et surdimensionné. La Cour des Comptes a dénoncé récemment cette incohérence.

En région parisienne, les crédits affectés aux transports publics restent notoirement insuffisants malgré leur revalorisation récente, inférieurs de plus de moitié à ceux qui sont affectés aux routes, autoroutes et parcs de stationnement, qui ne serviront qu'à renforcer une asphyxie dangereuse pour l'économie régionale.

Près de la moitié des crédits d'Etat engagés dans les contrats de plan État Régions sont destinés aux routes : presque autant que ceux destinés à l'enseignement, à l'emploi, à l'environnement, à la santé. Sous la pression des "lobbies" (travaux publics, transports routiers), le gouvernement a confirmé, et même étoffé de manière absurde le programme autoroutier : la Cour des Comptes a démontré que cette politique se fait «en dehors de toute logique économique, financière, juridique et comptable».

Les mesures prises pour réduire l'hécatombe routière sont notoirement insuffisantes et sont annihilées par la croissance du trafic. De manière irresponsable, les problèmes de fond (vitesse, alcool) n'ont pas été abordés, à l'exception de l'introduction récente du 50 km/h en ville, une mesure positive mais bien tardive.

Le deuxième contrat de Plan État-SNCF (1990-1994) pousse la SNCF à se transformer en entreprise commerciale plus soucieuse de rentabilité financière à court terme que de service public et d'aménagement du territoire, à négliger une part importante de son réseau voyageurs au profit du TGV, à mettre en place une tarification anti-sociale et à abandonner peu à peu le trafic diffus des marchandises. La *FNAUT* dénonce cette «SNCF à deux vitesses».

Dans le même temps, les avantages fiscaux accordés aux transporteurs routiers sont amplifiés par la détaxation du gazole. D'après la *Commission des comptes transports de la nation*, ces transporteurs ne paient aujourd'hui que la moitié de leurs charges d'infrastructure (17 milliards sur 32 par an).

Enfin, les dessertes par autocar ont continué à se dégrader dans bien des zones rurales, dont l'isolement accentue la désertification ; le gouvernement a préféré mettre en place des services rapides d'autocars sur autoroutes en concurrence avec des services ferroviaires.

D'une manière générale, le gouvernement de M. Rocard met en œuvre une politique pseudo-libérale incohérente. Il veut développer simultanément tous les modes de transport et les mettre en concurrence au lieu de rechercher leur complémentarité. Par le jeu des mécanismes de financement et de la fiscalité, il priviliege en fait les modes les plus dangereux pour l'économie et l'environnement. Cette politique bafoue les principes de la Loi d'orientation des transports intérieurs, toujours en vigueur mais tombée dans l'oubli : elle ne vise qu'à satisfaire les différents lobbies.

2.3. De nouvelles orientations

Il n'est plus possible de poursuivre cette politique et d'admettre comme un dogme que les trafics routiers et aériens vont doubler dans les 15 ans à venir. Des réformes de fond sont indispensables pour tenir compte de trois exigences :

- l'amélioration de la sécurité des déplacements ;
- la nécessité d'économiser le pétrole ;
- la protection de l'environnement.

Il faut tout d'abord réorienter les investissements vers les transports publics urbains et les transports ferroviaires, qui restent sous-développés en France malgré quelques réussites isolées.

En ville, il faut faciliter la circulation des autobus, jouer à fond la carte du rail (tramway, trains de banlieue) en évitant les dépenses de prestige (VAL), abandonner la construction des parcs de stationnement centraux, des autoroutes radiales et des tunnels routiers ; enfin, faciliter les déplacements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Pour les déplacements interurbains, il faut décréter un moratoire autoroutier et éliminer les nombreux projets pour lesquels les trafics prévus sont ridiculement faibles ; il faut renoncer aux projets de tunnels routiers sous les Alpes et les Pyrénées et au canal Rhin-Rhône, ruineux et inutile. Il faut au contraire étudier un schéma global de développement du chemin de fer dans toutes ses composantes. La FNAUT réclame l'extension du réseau TGV, la revitalisation de toutes les dessertes voyageurs classiques (express et régionales), une interconnexion poussée des réseaux TGV et classiques, une révision de la tarification dans un sens plus acceptable par la clientèle modeste, le développement des dessertes par autocars en coordination et non concurrence avec le train, le maintien de la desserte traditionnelle pour les marchandises et le développement du transport combiné rail-route suivant les modèles suisse et allemand.

Ensuite, il faut réformer les mécanismes de décision et de financement, la fiscalité des transports. Pour cela, la loi de 1955 régissant les concessions autoroutières doit être révisée. Il faut, comme l'a recommandé la Cour des Comptes, créer un budget annexe de l'Etat alimenté par les bénéfices autoroutiers et destiné au financement de toutes les infrastructures de transport : autoroutes, routes nationales et chemin de fer. La loi actuelle favorise en effet d'énormes gaspillages en incitant à construire des autoroutes inutiles. Il faut adopter les mêmes critères de décision pour tous les modes de transport et tenir compte de leurs véritables coûts économiques, écologiques et sociaux. Il est impératif d'augmenter le prix du gasole afin de corriger les avantages anormaux accordés au transport routier



Fig. 1. "En ville, il faut [...] jouer à fond la carte du rail (tramway, trains de banlieue), [...] et faciliter les déplacements des piétons". Ci-dessus, station en centre ville de la ligne de tramway de Nantes (photo F. Beaucire).

de marchandises et éviter son extension dangereuse.

Enfin, la sécurité routière doit être améliorée d'urgence. Dans ce domaine, les bonnes intentions ne suffisent pas et il faut s'attaquer enfin aux causes profondes du mal, c'est-à-dire :

- réduire les vitesses maximales sur route et autoroute, en particulier celles des poids lourds ;
- limiter les vitesses des véhicules à la construction ;
- aménager la voirie pour inciter les conducteurs à ralentir ;
- ramener à 0,5 gramme par litre de sang le taux maximal d'alcoolémie ;
- renforcer la surveillance des véhicules et des conducteurs ;
- agraver les sanctions en cas d'infraction ;
- enfin, inciter le public à utiliser les transports publics.

En résumé, il faut faire du développement des transports publics urbains et interurbains et du report du trafic marchandises sur le rail des priorités nationales. La France doit en effet rattraper son retard sur ses voisins nord-européens dans de nombreux domaines, en particulier dans la reconquête de l'espace urbain, la desserte des zones rurales et des petites villes, la sécurité routière et le transport combiné rail-route des marchandises.

3. Quelques rapports des commissions

3.1. Déplacements urbains de proximité

Ces déplacements, essentiellement piétons, représentent environ le tiers des déplacements urbains.

La FNAUT fait les propositions suivantes :

- les aménagements pour piétons et cyclistes sont rares et réalisés au coup par coup, sans analyse globale, et souvent inefficaces : ils doivent dorénavant s'intégrer dans un schéma global (itinéraires piétons, réseau cyclable continu) ;
- il faut modérer le trafic urbain (cours urbaines à 30 km/h avec mobilier urbain dissuasif), réprimer les vitesses excessives et le stationnement abusif, faire respecter les heures de livraison ;
- il faut faciliter les déplacements piétons dans les quartiers (vers les écoles, commerces, services publics) et embellir l'espace urbain (nettoyer les chaussées, introduire de la verdure) ;

- une attention particulière doit être portée aux handicapés en fauteuil, dont les besoins sont à la fois ceux des piétons et ceux des cyclistes ;
- bien entendu, il faut en même temps jouer pleinement la carte des transports publics et des parcs de stationnement de dissuasion.

3.2. Aménagement de l'espace urbain et déplacements

Le surdimensionnement routier et les parcs de stationnement centraux aggravent la congestion urbaine et la dégradation du cadre de vie. Beaucoup de citadins émigrent en banlieue, reviennent travailler et consommer au centre, d'où de nouveaux besoins en matière de routes et de stationnement. C'est le cercle vicieux.

Une seule issue : un plan de déplacements intégrant tous les modes et donnant la priorité au transport public, en particulier en site propre, susceptibles de structurer l'espace. En ce domaine, les avantages du tramway sur le VAL peuvent être résumés ainsi :

- faible coût, d'où obtention plus rapide d'un réseau maillé ;
- desserte fine du centre (arrêts proches), extension peu coûteuse des lignes en banlieue ;
- faible coût, d'où maintien et développement du réseau complémentaire d'autobus ;
- amélioration simultanée du cadre de vie (piétonnisation).

Berne est un exemple à suivre : 3 lignes de tramway, 5 de trolleybus, 9 d'autobus : 500 voyages par an et par habitant.

Lille est un contre-exemple : un VAL coûteux, un réseau de surface médiocre, des couloirs de bus supprimés, encore des parcs de stationnements centraux, un grand laxisme en matière de stationnement, aucune vue d'ensemble : 90 voyages par an et par habitant.

3.4. TGV et aménagement du territoire

Une évidence aujourd'hui : la tentative de recentralisation du réseau sur Paris, avec une amorce d'aspiration par la capitale de villes situées en grande périphérie (Rouen, Le Mans). Le même phénomène s'observe en province : renforcement des capitales régionales au détriment des villes moyennes (c'est le cas de la Bretagne avec Rennes).

Parallèlement, la détérioration des liaisons intra- et inter-régionales s'accentue. Avec le tout-TGV, le déperissement de certaines villes non desservies par les voies nouvelles (Amiens, Arles, Laval...) risque de devenir la règle générale. La disparition progressive des dessertes en train *Corail* par ligne classique agravera la situation des villes moyennes.

La SNCF met en place une politique commerciale suicidaire en voulant systématiquement concurrencer l'avion. Au contraire, il faut un véritable aménagement du territoire, assurant le service public et le droit au transport pour tous, et non un désaménagement se traduisant par l'isolement progressif de régions entières et un nouvel exode rural.

L'élaboration d'un véritable schéma ferroviaire national s'impose donc d'urgence. Tout projet, comme celui du TGV Méditerranée et les autres, doivent se traduire impérativement par une large concertation préalable avec les associations et les élus, prévoyant une véritable complémentarité des moyens de transport (et non la défense d'intérêts particuliers comme Dijon, qui veut sa LGV).

Fig. 2. "L'aménagement du territoire ne doit pas se faire seulement via Paris et l'Europe, mais aussi par des relations transversales". Ci-dessous, relation Lyon - Bordeaux assurée par rame à grand parcours en 1987, à l'Arbresle (photo F. Beaucire)



La FNAUT souhaite être associée aux travaux de l'Observatoire des lignes à grande vitesse, actuellement en cours d'installation. Dans ce cadre, la FNAUT entend soutenir les deux idées qui suivent :

- la réalisation de lignes nouvelles doit éviter la concentration absurde en «mégalopoles» et ne pas perdre de vue l'amélioration des lignes existantes et la desserte des gares situées dans les «pays» ou bassins d'emplois desservant souvent une population avoisinant 100 000 habitants ;
- l'aménagement du territoire ne doit pas se faire suivant un schéma radial, mais aussi par l'amélioration des relations transversales, telles Caen - Rennes, Bordeaux - Lyon...).

Face à la perspectives de «réseau noyau», la FNAUT doit lutter pour maintenir les gares frêt et les lignes concernées, sinon la SNCF rendra irréversible toute possibilité de réouverture ou modernisation ultérieures.

Le développement de l'activité économique passe aussi par la possibilité de création de TGV frêt, TGV postal, TGV de nuit.

3.5. Dessertes régionales et vie locale

Autorail ou autocar ? Le recours à l'autocar rapide est justifié s'il permet un gain de temps par rapport au rail (ligne sinuose).

La commission constate l'attitude négative de la SNCF vis-à-vis des dessertes régionales et locales. Elle préconise la création de commissions tripartites (élus - SNCF - usagers) pour étudier les besoins et les améliorations possibles. La SNCF ne doit plus être l'interlocuteur unique des collectivités locales.

Il faut rechercher des méthodes d'exploitation allégées du rail (matériel, méthodes commerciales). Des sociétés spécialisées (CFTA, CFT) peuvent exploiter les lignes régionales. Mais il faudrait modifier la *LOTI* : la SNCF est aujourd'hui propriétaire de ces lignes, qu'elle a reçues de l'État ; les sociétés spécialisées peuvent déjà agir en sous-traitants de la SNCF, mais elles doivent à l'avenir pouvoir passer des conventions directement avec les collectivités. Le niveau tarifaire est à définir par la collectivité concernée.

Les syndicats cheminots ne sont pas favorables à cette évolution, ils craignent une privatisation au détriment de l'emploi. Mais, pour la FNAUT, le maintien du rail est un objectif essentiel. Il est souhaitable que les associations informent les élus.

3.6. Tarification

L'introduction de modulations tarifaires dans les transports publics, comme le remplacement de trains express par des trains rapides à supplément, ou encore la suppression de dessertes locales, ont augmenté la dépense pour les usagers, d'où l'incitation à utiliser moins les transports collectifs.

En ce qui concerne la tarification des **déplacements interurbains**, l'introduction progressive des trains à grande vitesse en remplacement des trains classiques a institué un système de réservation payante obligatoire, agrémenté de suppléments coûteux, voire de plusieurs réservations en cas de trajets avec correspondances (à signaler la gratuité des réservations sur les liaisons aériennes, ou le non-cumul des réservations sur certaines compagnies ferroviaires étrangères). Les hausses indirectes de tarifs peuvent aussi atteindre des proportions élevées.

L'introduction de modulations tarifaires de pointe (déprééquation dans le temps) repose en outre sur des bases obscures permettant difficilement au voyageur de s'y retrouver, et apparaissent en termes équivoques dans les documents mis à la disposition des voyageurs.

Si une surtarification raisonnable peut se justifier dans certains cas, les usagers constatent que des trains non surchargés sont de plus en plus souvent intégrés à la surtaxation, de même que certains trains traditionnels (Paris-Lille, Paris-Strasbourg), sur lesquels aucun gain de temps n'est offert en contrepartie.



Fig.3. "Les usagers s'élèvent contre les accroissements tarifaires introduits par le biais des suppléments sur un nombre croissant de trains" (photo F. Beaucire).



Fig. 4. "Les usagers demandent [...] la participation aux budgets des transports urbains des bénéficiaires indirects". En effet, l'ouverture de gares, la création ou le prolongement de lignes en banlieue se traduisent par l'augmentation des prix fonciers et le développement urbain, comme ci-dessus à Beau-champ (photo F. Beaucire).

Enfin, la complexité croissante du système de tarification n'est pas sans exposer des voyageurs de bonne foi à des infractions entraînant des sanctions disproportionnées et dont le principe est discutable.

En matière de **transports urbains**, ce qui domine en premier lieu est l'énorme disparité existant entre les diverses agglomérations. L'usager est en outre soumis à des problèmes de discordances tarifaires intermodales.

En île-de-France, l'extension récente de la superficie bénéficiaire de la *Carte orange* n'a cependant pas résolu le problème de la grande couronne, ni de la frange des départements voisins de l'île-de-France, pas davantage que celui des prolongements occasionnels de parcours au-delà des zones de validité de la carte.

En ce qui concerne les **handicapés**, les transports adaptés parallèles (comme «Transadapt») sont plus chers que les transports collectifs, mais moins chers que les taxis qu'une personne en fauteuil est obligée d'emprunter s'il n'existe pas de transport approprié.

En conclusion, les usagers demandent la prise en considération de toutes ces observations. En particulier, ils s'élèvent contre :

- les circonstances rendant la réservation obligatoire sur le trains à grande vitesse ;
- les accroissements tarifaires introduits par le biais des suppléments sur un nombre croissant de trains ;
- la culpabilisation et la pénalisation des voyageurs de bonne foi abusés par la complexité tarifaire ;
- la soumission à supplément de trains classiques.

Ils demandent, en outre :

- la suppression de la limite des 75 km pour les cartes d'abonnement de travail ;
- l'harmonisation tarifaire et la coordination intermodales des transports d'agglomération ;

- la suppression des sections «bus» à Paris ;
- la participation aux budgets des transports urbains des bénéficiaires indirects ;
- l'extension des offres de transport pour les bicyclettes ;
- une socialisation des tarifs d'acheminement du matériel des handicapés.

Enfin, dans un souci de préservation de l'environnement et de réduction de l'insécurité routière, ils attirent l'attention des pouvoirs publics sur :

- l'intérêt du transport d'automobiles par train, dont la tarification est dissuasive ;
- l'institution, à l'instar de la Suisse, de billets ou abonnements «écologiques» ;
- la suppression des restrictions pour les tarifications «groupes» et «transports d'enfants».

3.7. Quel aménagement du territoire voulons-nous ?

Dans les grandes villes, le renchérissement continual du foncier des centres débouche sur des mouvements de populations (ségrégation sociale, déplacements pendulaires), d'où l'encombrement des voiries et des transports, l'augmentation des coûts globaux (infrastructures, congestion, pollution) et des temps de transport, dissolution des rapports sociaux. Il est nécessaire d'œuvrer au rééquilibrage domicile - lieu de travail.

Dans les zones rurales, la protection de l'environnement permet d'y maintenir la population grâce au tourisme et d'y attirer de nouveaux habitants permanents. Le maintien des services publics est essentiel à la vie locale. Le rail devrait desservir toute ville de plus de 10 000 habitants. Il faut encourager l'habitat et les activités au voisinage des gares. Mais le désenclavement autoroutier est un leurre ; les autoroutes favorisent les grands centres urbains au détriment des zones traversées, qui sont aspirées par les extrémités.

Documentation

(Suite de la page 2)

RATP Études-Projets

- janvier-février-mars 1990
 - La RATP en 1989 (6 p., 6 ill.)
 - Régulation et outils sur le réseau d'autobus :
 - I. Systèmes d'aide à l'exploitation (SAE), expériences et projets en cours, par J. Detroye (5 p., 6 ill.)
 - II. La régulation des lignes d'autobus, par E. Froloff, M. Rizzi et A. Saportito (6 p., 8 ill.)
 - L'efficacité économique et sociale des transports de voyageurs, par P. Auzanneau (11 p., 11 ill.)
- avril-mai-juin 1990 (numéro spécial prospective, 90 p.)
Ce numéro comporte cinq thèmes principaux :
 - gestion d'espaces publics de transport et relation de service (8 petits articles, 17 p.)
 - implications socio-organisationnelles des technologies nouvelles dans le transport (3 petits articles, 11 p.)
 - transformation et cohésion sociale de l'entreprise (12 petits articles, 21 p.)
 - structures sensibles et stratégies esthétiques des réseaux (4 petits articles, 9 p.)
 - les mutations urbaines et les réseaux (5 petits articles, 17 p.)Ce numéro comprend en outre un catalogue des rapports de recherche "prospective" diffusés par l'unité prospective de la RATP.

Prix du numéro non communiqué ; abonnement annuel : 135 F. RATP, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75270 Paris Cedex 06

Stadtverkehr

- n° 5-1990
 - Le métro de Calcutta
 - Vers des véhicules de transport collectif à plancher bas (1^{re} partie) (NdlR : étude très détaillée - comprenant 21 pages et 41 figures - de la situation actuelle des productions européennes de tramways à plancher surbaissé)
 - Nouvelle conception pour les arrêts de tramways de Mannheim
- n° 6-1990
 - Le concept RBL pour l'optimisation de l'efficacité des réseaux
 - Vers des véhicules de transport collectif à plancher bas (2^{me} partie, consacrée aux autobus à plancher bas)
 - Impressions de Hong-Kong
 - Les tramways d'Okayama (Japon)
- n° 7-1990
 - Vers des véhicules de transport collectif à plancher bas (3^{me} partie : réalisations suisses)
 - Düsseldorf modernise son réseau ferré de surface
 - Modération de la circulation, mais comment ?
 - Tramways de Brunswick : vers le métro léger
 - La fin des autobus de la DB (privatisation progressive)
 - Fribourg-en-Brisgau : nouveaux tramways articulés avec plateforme intermédiaire surbaissée
 - Courte visite aux réseaux de tramways d'Allemagne de l'est
- n° 8-1990
 - Renversement de tendance dans la politique des transports de Graz
 - Erfurt : extension du réseau de tramways
 - Les tramways de Potsdam en 1990

Le numéro : 7,50 DM + port ; abonnement annuel (10 numéros) : 80 DM + port. EK-Verlag GmbH, Postfach 5560, D-7800 Freiburg

Chemin de fer

(organe de l'Association française des amis des chemins de fer, AFAC)

- n° 400 (1990-1)
 - Le Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), par N. Michel (19 p., 38 ill.)
 - A propos des Re 4/4 du BT : avec les thyristors GTO, la traction électrique met le turbo !, par A. Conseil (6 p., 14 ill.)
 - Impressions d'un voyage au Japon, par M. Mertens (17 p., 35 ill.)
- n° 401 (1990-2)
 - Les installations fixes de traction électrique à la SNCF (4^{me} partie), par A. Conseil (9 p., 16 ill.)
 - Les Alco 1600, 1800, 2100 de la RENFE en service commercial, par G. Charmantier (8 p., 14 ill.)

Le numéro : 48 F ; abonnement annuel (6 numéros) : 250 F. AFAC, Gare de l'Est, 75475 Paris Cedex 10

Transport, Environnement, Circulation

- n° 96-97
 - Les transports urbains et non-urbains dans quelques pays européens
 - La nouvelle voie du tramway français
 - L'environnement du pont de Normandie
 - Un projet pour l'agglomération rouennaise : le métro léger
 - Un exemple de rabattement sur métro lourd : le mini-métro de Miami
 - Bilan de fonctionnement du syndicat intercommunal des transports collectifs Bus Var Mer 06
- n° 98-99 (janvier-avril 1990)
 - La mesure des temps de parcours en temps réel
 - SIRIUS, le pari de l'information routière comparative dans la gestion de trafic
 - L'emploi des panneaux à message variable en zone urbaine et péri-urbaine
 - Les allocations de fréquences pour les systèmes d'aide à la conduite et à la circulation
 - Localisation très précise de véhicules en zone urbaine
- n° 100 (mai-juin 1990)
 - Circulation, énergie, environnement : des facultés d'adaptation à ne pas sous-estimer
 - Le Havre : améliorer les performances des transports en commun
 - Recherche de compteurs urbains adaptés
 - Véhicule d'analyse du comportement du conducteur
 - Réglementation : ouverture ou frein à l'innovation ?
 - La politique de stationnement à Madrid
 - Bilan des accidents de la circulation routière de l'année 1989

Le numéro : 90 F ; abonnement annuel : 440 F. ATEC, 38, avenue Émile Zola, 75015 Paris

Traffic, Engineering and Control

- mai 1990
 - Innovation dans l'exploitation des autobus sur les tronçons encombrés : application d'un système de "convois"
- juin 1990
 - Contrôle à distance des feux de carrefour : nouvelle génération
 - Précision dans les enquêtes origine-destination
- juillet 1990
 - Le développement du rail peut-il améliorer la congestion routière urbaine ?
- août-septembre 1990
 - Le développement des glissières de protection au Royaume-Uni
 - Réduction des accidents : le problème de qui ?
- octobre 1990
 - Cahier des charges pour les études d'aménagement à Londres
 - Téléaffichage de la disponibilité des parcs de stationnement
 - Péage urbain : étant actuel de la technique
- novembre 1990
 - Perspectives pour les autobus bi-mode
 - Transport scolaire : la ceinture de sécurité n'est pas l'idéal
- décembre 1990
 - Effets de la taille des autobus sur les performances d'une ligne

Le numéro : £ 4 ; abonnement annuel : £ 46. TEC Subscription Department, Queen Street, March, Cambridgeshire, PE15 8SN

21, rue Mayet, 75006 PARIS

Librairie ouverte de 16 h à 19 h
JEUDI - VENDREDI - SAMEDI
Tél. : (1) 45.66.04.69
LE CARRERES **Le matin (1) 64.35.53.76**

LIVRES anciens, épuisés, REVUES ANCIENNES

MÉTRO, TRAMWAY,
TRANSPORTS URBAINS

Catalogue sur demande