

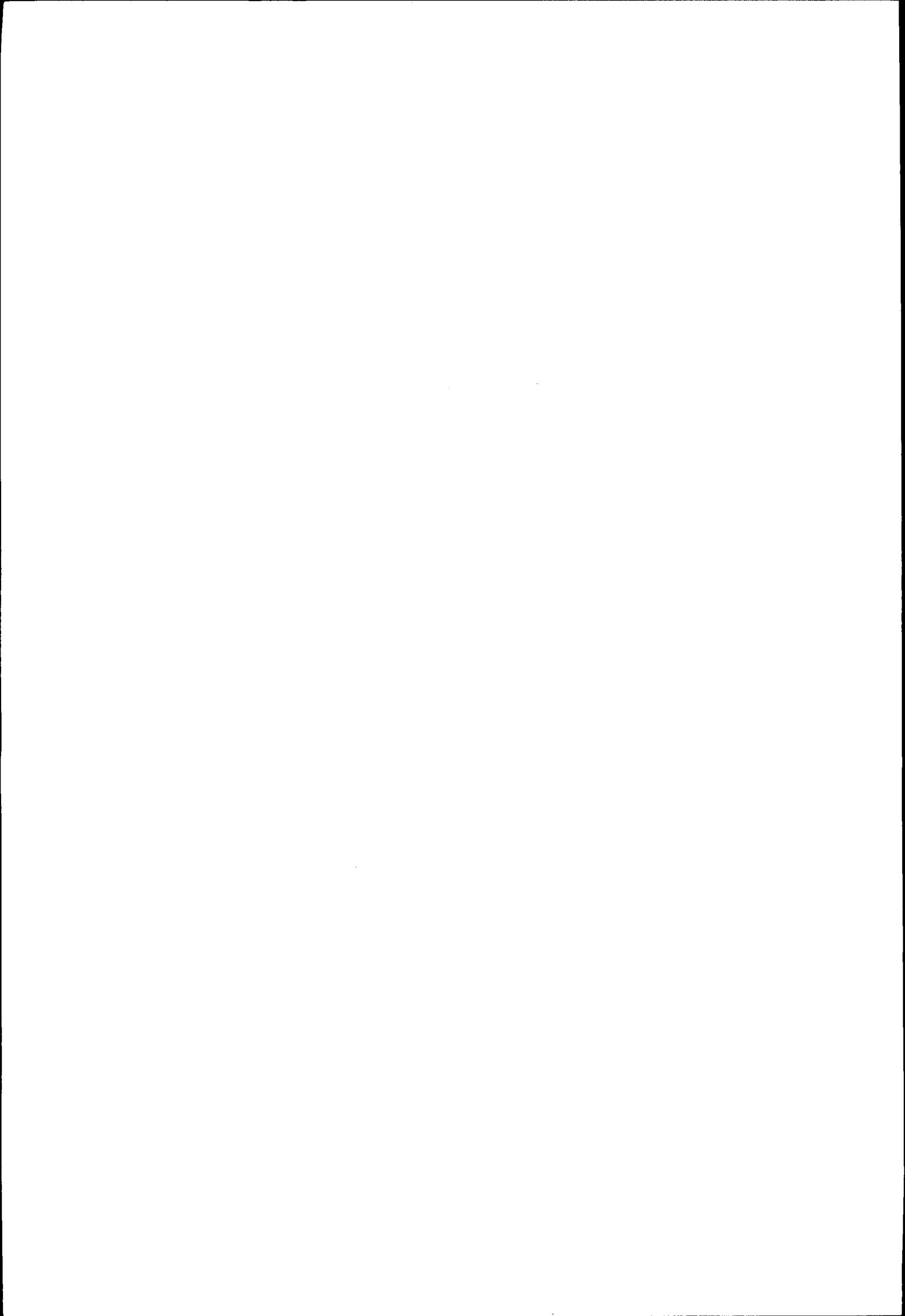
La complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs en zone urbaine

Rapport du groupe de travail du C.N.T.
[mission ministérielle du 22 octobre 1993]

Président : Alain BONNAFOUS
Rapporteurs : Gérard BRUN et Bruno FAIVRE d'ARCIER

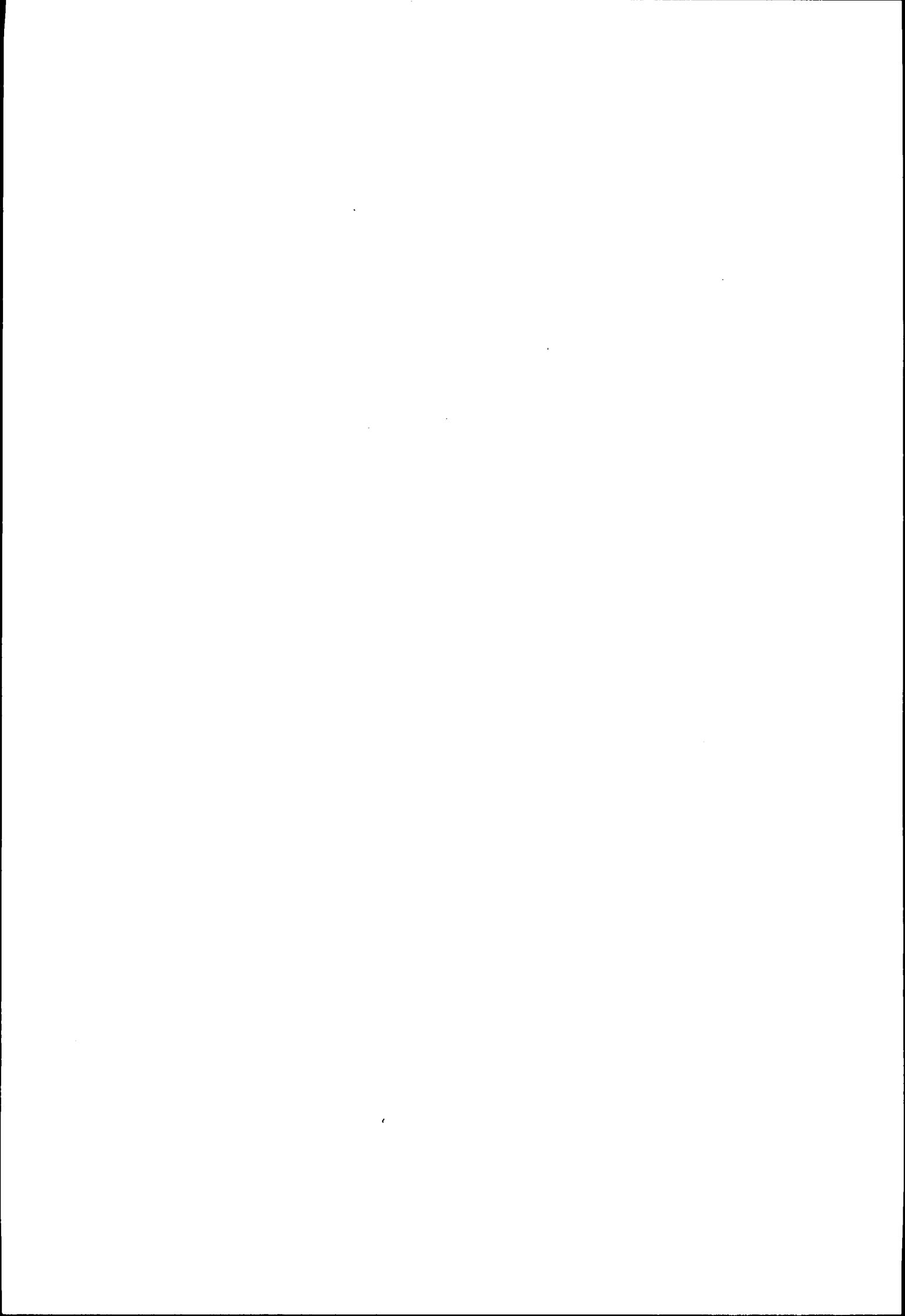
Novembre 1994

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS - 34, avenue Marceau 75008 PARIS
Téléphone : (1) 47 23 01 25 ∞∞∞∞ Télécopie : (1) 47 20 39 22



Sommaire

Présentation du rapport	I à V
La complémentarité, une nécessité incontournable.....	1
I- L'évolution de la demande de déplacements en zone urbaine.....	5
<i>I-1 Un usage des modes de transport qui traduit leurs performances.....</i>	5
I- 1.1. Une mobilité quotidienne qui se transforme	5
I- 1.2. Etalement urbain et déplacements	14
<i>I-2. Physionomie et fondements de la complémentarité.....</i>	17
I-2. 1. Les visages actuels de la complémentarité.....	17
I-2.2. Les arguments du recours à la complémentarité.....	21
II - Organiser la complémentarité	24
<i>II-1. Adapter les limites institutionnelles aux nouveaux territoires de la mobilité quotidienne</i>	26
II-1. 1. Intégrer la dimension multimodale du système de transport dans les documents d'urbanisme.....	27
II-1.2. Une disposition contractuelle, à défaut d'une autorité unique.....	28
II-1.3. Mieux assurer la multimodalité au niveau de l'Etat.....	31
<i>II-2. Développer la connaissance des comportements de mobilité quotidienne dans les bassins de vie</i>	32
<i>II-3. Mettre en place une véritable information multimodale</i>	33
<i>II-4. Mieux utiliser les outils tarifaires.....</i>	33
<i>II-5. Adapter l'offre de transport au nouveau mode de fonctionnement des zones sous influence urbaine</i>	35
Conclusion : complémentarité et multimodalité	36
Annexes :	
Composition du Groupe de Travail.....	41
Lettre du 29 novembre 1994 du Président de l'Union Routière de France	43



La complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs en zone urbaine

Présentation du rapport

1) LA COMPLÉMENTARITÉ, UNE NÉCESSITÉ INCONTOURNABLE

Etalement urbain et congestion

L'un des faits majeurs des dernières décennies, "l'étalement urbain", rendu possible par l'augmentation du taux d'équipement en voitures particulières a favorisé le recours à ces voitures qui tendent à converger simultanément vers le centre des agglomérations et alimentent la congestion urbaine.

Ainsi, on s'attend à voir la circulation automobile en Ile-de-France progresser de 54% d'ici 2015. La part de marché de la voiture y est déjà passée de 55,4% en 1976 à 65,4% en 1991, les pourcentages étant encore beaucoup plus importants en province.

Quant aux déplacements motorisés en général, ils augmenteront entre Paris et la couronne d'ici 2015 (+ 37%) et surtout à l'intérieur de la couronne : + 72%. Enfin, on note la progression continue du motif de déplacement "loisirs" très lié à l'utilisation de la voiture (+ 42% entre 1976 et 1991), contrairement au motif "domicile-travail" (-6%).

Les transports collectifs traditionnels pâtissent de ces différentes évolutions. La dispersion grandissante de la population péri-urbaine et la diversité accrue de la demande rendent difficile en effet la "massification des flux" à laquelle les transports collectifs sont bien adaptés. En outre, la congestion entrave la circulation des autobus et des taxis.

Les bassins de vie

L'étalement urbain a également pour corollaire, du fait de son ampleur grandissante, l'inadaptation des découpages territoriaux issus de la décentralisation et de la L.O.T.I., qui servent de cadre juridique et politique aux transports collectifs.

La vie ne se laissant pas enfermer dans des limites administratives, notamment celles du périmètre des transports urbains (P.T.U.), la notion de "bassin de vie" de l'INSEE apparaît beaucoup plus conforme à la réalité des déplacements de toutes natures.

Des enjeux financiers considérables

Pour répondre à la congestion, des investissements importants, notamment routiers, sont consentis par les collectivités publiques, mais selon une logique modale. Il est rare que des arbitrages intermodaux soient faits, tenant compte

en particulier de la plus grande productivité des transports collectifs au m² de voirie occupée et des divers coûts économiques et sociaux. Le résultat est que la mobilisation simultanée de ressources considérables peut conduire à des gaspillages de fonds publics.

Les tenants des transports individuels font toutefois observer qu'en termes purement financiers la voiture rapporte plus qu'elle ne coûte aux pouvoirs publics, ce qui est globalement sans doute soutenable. Mais de tels calculs valent plus au niveau national qu'en termes de circulation urbaine et omettent généralement de comptabiliser les investissements de voirie des collectivités territoriales. En outre, un tel argument ne peut apporter la preuve que le problème de la congestion puisse être résolu d'une façon modale et sous-estime les conséquences sur la qualité de la vie en ville.

Pour une vision globale du système des déplacements urbains

Au-delà de ces "*oppositions théologiques*" entre la voiture et le transport collectif, le C.N.T. préconise donc une vision globale, prenant en compte le fait que les déplacements urbains constituent un véritable *système*, composé d'éléments fortement interdépendants et complémentaires, à tel point que toute amélioration des transports collectifs profite souvent d'abord aux automobilistes. Cette vision globale, au-delà des féodalités modales, est indispensable si l'on veut satisfaire les besoins multiformes et rapidement évolutifs des citoyens, notamment dans les zones périurbaines en expansion.

La complémentarité s'impose donc comme une nécessité aussi bien technique que financière.

Complémentarité dans l'espace et dans le temps

Il faut envisager la complémentarité dans tous ses aspects. Le rapport donne de nombreux exemples montrant la diversité de ses formes, que l'on peut répartir en deux grandes catégories :

- la complémentarité *dans l'espace* : la voiture particulière est souvent considérée comme plus particulièrement apte à desservir les régions éloignées du centre et à l'habitat diffus, que son existence même a d'ailleurs contribué à développer, tandis que le transport en commun est, lui, plus particulièrement adapté aux déplacements de masse tournés vers le centre de l'agglomération.

Ce partage des tâches n'a toutefois rien d'absolu, car il convient de desservir les populations de la périphérie partiellement ou totalement privées de voiture et inversement permettre l'accès des voitures au centre. Le rapport rejette en effet tout autant la ville sans voiture que la ville dévorée par la voiture.

- la complémentarité *dans le temps*, l'utilisateur ayant recours successivement, dans la même journée ou non, à la fois à la voiture particulière et aux transports collectifs. Cette complémentarité temporelle reste pour l'instant généralement marginale, du moins sous sa forme de chaîne de transport quotidienne, mais constitue un apport parfois décisif à l'équilibre général du système des déplacements dans les agglomérations. Elle évite en particulier l'arrivée jusqu'au centre d'une partie des automobiles, contribuant ainsi à diminuer l'intensité de la congestion, voire à prévenir son apparition.

Quelle ville veut-on ?

La nécessité impérieuse d'optimiser le système des déplacements urbains, si l'on veut sauvegarder le plus possible la liberté de choix du mode de transport, conformément à la L.O.T.I., et simplement mieux circuler en luttant contre la congestion, fonde donc la légitimité du recours accru à la complémentarité : il faut savoir qu'en Ile-de-France, si les pourcentages d'augmentation annuelle de la circulation sont à un chiffre, ceux d'augmentation des bouchons sont à deux chiffres.

Il ne faut pas non plus oublier la nécessité de contribuer à la défense de l'environnement en diminuant le bruit et la pollution, dont la voiture particulière est en grande partie responsable.

Il s'agit donc, au total, de sauvegarder la qualité de la vie dans les villes, en évitant tout à la fois l'engorgement et ses conséquences nuisibles, mais aussi l'étalement excessif.

Ces nécessités ont conduit le groupe de travail à formuler un ensemble de propositions visant à organiser la complémentarité.

II) ORGANISER LA COMPLÉMENTARITÉ

Il importe d'abord de la maintenir là où elle existe, en évitant de la remettre en cause par des initiatives uniquement modales risquant de mettre en péril l'équilibre de l'ensemble des déplacements, mais aussi de la développer en raisonnant impérativement en termes de *réseau*. Il va de soi que toute procédure autoritaire et générale de promotion de la complémentarité doit être rejetée, d'autant que les situations locales sont très diverses.

Les propositions se regroupent autour de quelques grands thèmes :

Les déplacements ignorent les frontières institutionnelles

Il s'agit là du coeur du problème traité par le rapport.

Pour remédier aux inconvénients et aux désordres nés de la fragmentation institutionnelle des bassins de vie, il importe d'abord de *mieux prendre en compte les déplacements au sein de l'ensemble des fonctions urbaines* :

- en instaurant un volet "déplacements" dans les procédures de P.O.S. et en introduisant dans le code de l'urbanisme des dispositions liant plus clairement et plus efficacement l'occupation de l'espace et l'organisation plurimodale des déplacements.

- en complétant les réglementations locales sur les places privées de stationnement par des normes maximales en fonction de l'offre de transport collectif, afin de dissuader l'usage de la voiture dans le centre des villes.

- en identifiant mieux les zones stratégiques en matière d'intermodalité et en favorisant la densification du tissu urbain à proximité des centres d'échanges importants.

Le rapport préconise ensuite, non pas des dispositions législatives et réglementaires contraignantes, mais l'adoption d'un *dispositif contractuel* sous la forme de "contrats de déplacements urbains" dans le cadre des bassins de vie.

Dans le cadre de ce contrat, il recommande l'institution d'un "périmètre des transports périphériques et urbains" (P.T.P.U.), venant en complément et non en substitution des périmètres des transports urbains (P.T.U., et en liaison avec les S.D.A.U.).

Ces contrats devraient associer toutes les autorités organisatrices concernées dans le P.T.P.U. (autorités organisatrices urbaines, communes, départements,...).

Ces contrats définiraient de manière homogène et globale, pour l'ensemble du bassin de vie, les conditions de circulation, de stationnement et de tarification, tant pour les T.C. que pour les voitures (en particulier les aménagements de voirie, sites propres et couloirs réservés, la synchronisation et la priorité aux feux, les points nodaux, l'information, etc....), une politique de classification des voies à caractère stratégique ouvrant en outre la possibilité d'appliquer ces règles communes sur les voies classées.

Ce dispositif suppose la possibilité de mettre en commun les participations financières des collectivités, ainsi que l'affectation de ressources complémentaires, par exemple le produit des amendes ou diverses modalités de péage urbain, mais surtout le redéploiement du versement de transport sur l'ensemble du bassin de vie, en en modulant le taux, ce qui atténuerait l'effet de frontière.

Il convient également de mieux assurer la multimodalité *au niveau de l'Etat*, celui-ci ne devant pas se désintéresser des déplacements urbains qui concernent la plus grande partie de la population :

- en conditionnant les aides de l'Etat à la mise en oeuvre des contrats de déplacements urbains.
- en distinguant mieux au sein des services de l'Etat les prestations assurées pour l'Etat et celles assurées pour les collectivités territoriales.

Connaître les comportements des usagers, informer et former

- en instituant des observatoires des déplacements dans les bassins de vie (analyse de la mobilité, mais aussi de la qualité et identification des lieux de complémentarité).
- en réalisant des comptes des transports.
- en procédant tous les cinq ans à une évaluation économique et sociale.

Mais il convient aussi, au-delà du cercle des spécialistes, de procéder à *une information de tous les acteurs* du système de transport et en premier lieu les usagers, afin de pouvoir orienter la demande dans le sens de l'optimisation du système des déplacements et de l'amélioration de la qualité de la vie en ville.

Il serait souhaitable aussi de développer la *formation* des élus et des agents de l'Etat dans le domaine des déplacements urbains.

Utiliser les outils tarifaires

Le développement d'une offre de transport de qualité, comportant en particulier des aménagements de voirie, ne suffit pas pour atteindre un équilibre satisfaisant. Aussi ce développement doit-il s'accompagner de *mesures incitatives* orientant la demande en fonction de l'intérêt collectif. A cet égard, la régulation par les prix apparaît plus rationnelle que la régulation par la file d'attente, d'autant qu'elle fournit en outre des ressources pour le système de transport.

En dehors de mesures globales telles que le *péage de zone*, on peut préconiser :

- l'intégration tarifaire des différents réseaux en correspondance et du stationnement, gérés en commun
- la fixation des réglementations d'accès et des tarifs du stationnement en prenant en compte la qualité des transports collectifs (et non pas seulement la rentabilité des parcs de stationnement), ainsi qu'une fiscalité spécifique du stationnement sur le lieu de travail

Adapter l'offre aux nouveaux besoins de déplacements

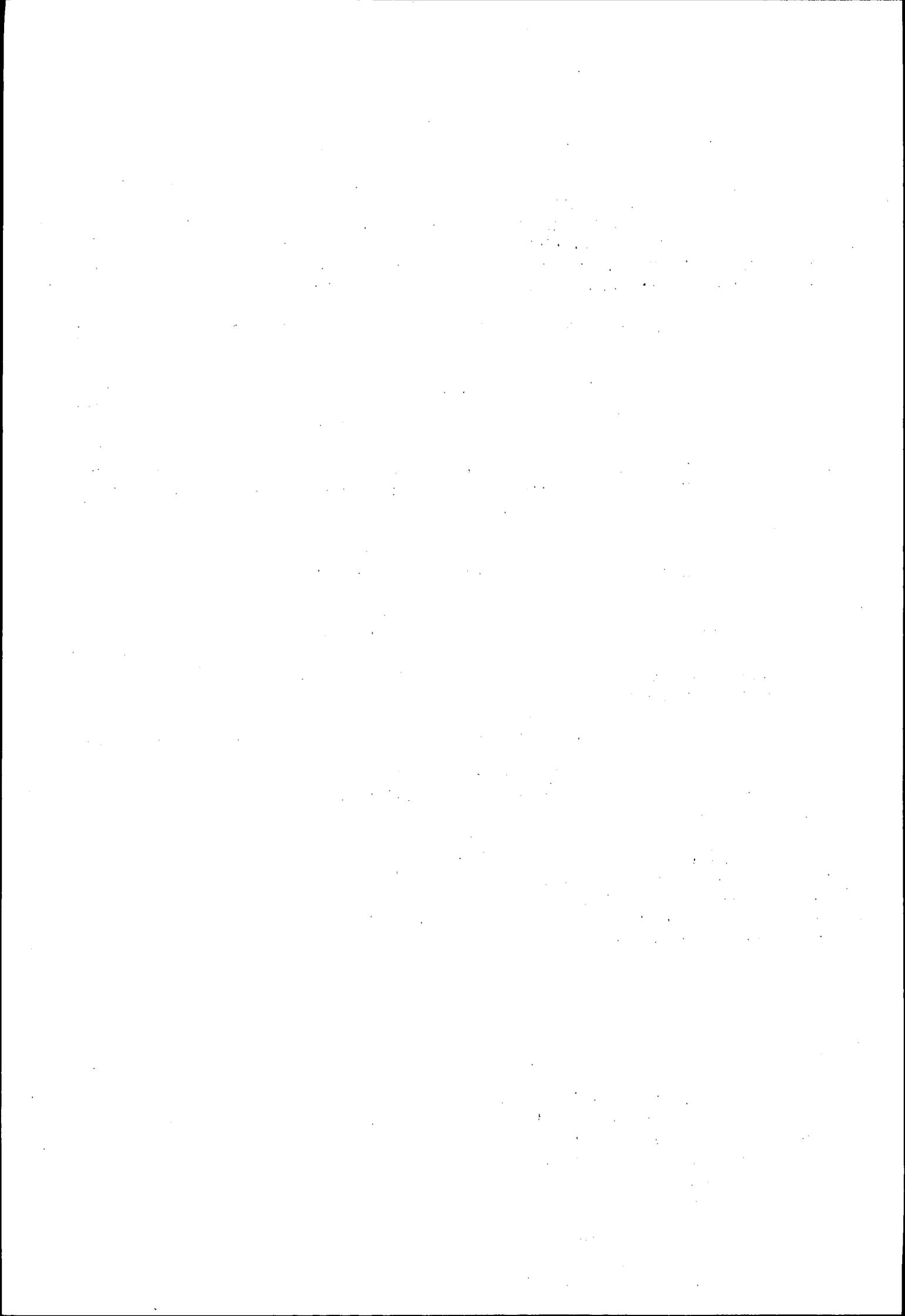
L'étalement urbain qui multiplie les déplacements à l'intérieur de la périphérie, même si ceux-ci se situent souvent sur des portions d'axes radiaux et pas toujours en rocade, nécessite en particulier une adaptation de l'offre de T.C.. En conséquence, il faut :

- renforcer le maillage des réseaux routier et de T.C., encore trop radiaux.
- mettre l'accent corrélativement sur les points de correspondance dont dépend la performance globale de la complémentarité (parcs-relais, centres d'échanges,...)

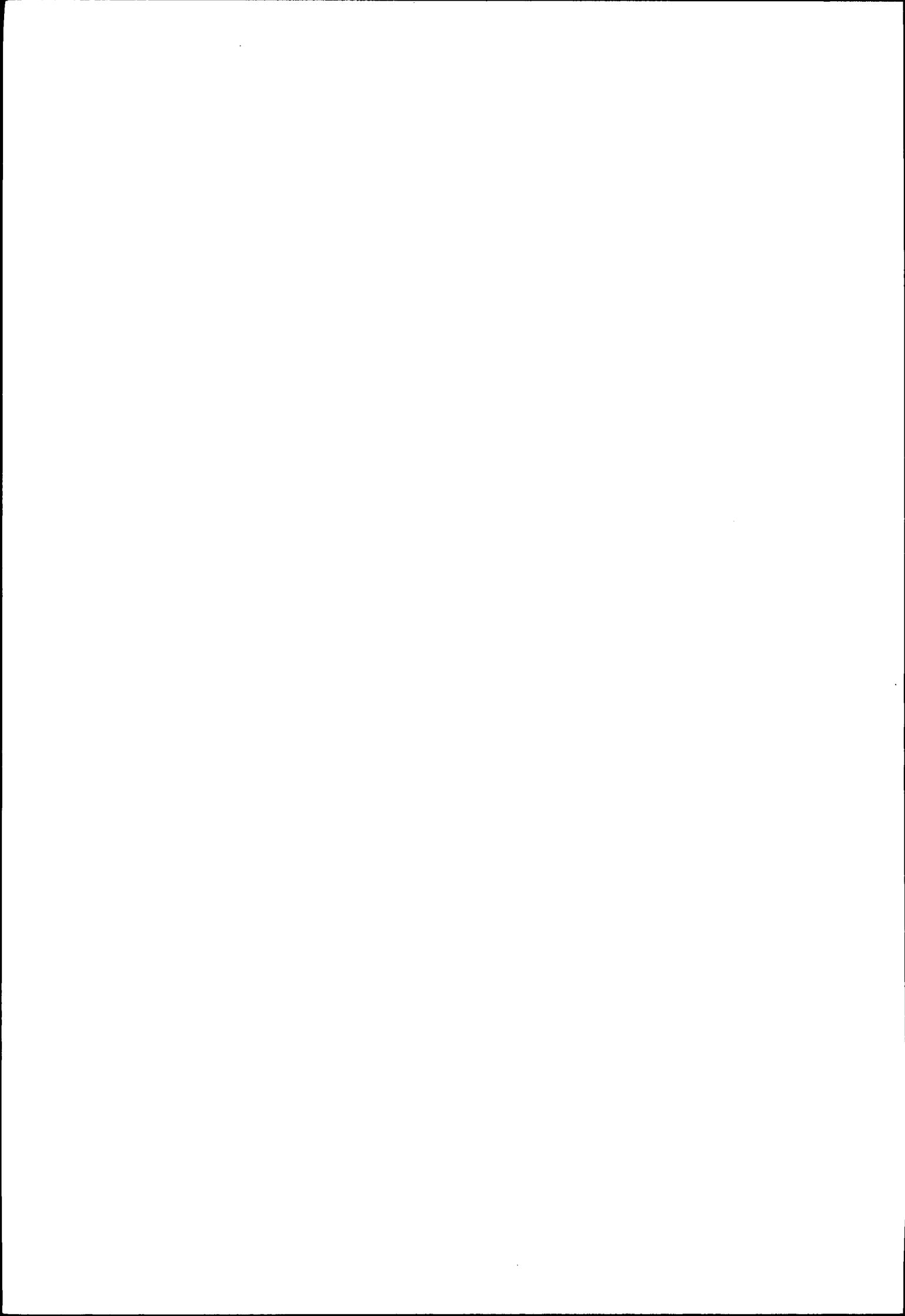
Enfin, il convient de traiter le problème de *la desserte des zones peu denses*, à la fois pour des raisons sociales (catégories de population sans voitures ou même exclues), mais aussi économiques, car les déplacements y sont en expansion. De nombreuses expériences sont certes en cours, mais d'autres devront encore être lancées.



Les propositions émises dans le rapport mettent ainsi l'accent sur une nécessaire approche multimodale des problèmes, condition sine qua non de la recherche d'une meilleure performance globale du système de déplacements dans les bassins de vie qui s'affranchissent largement des compétences des diverses autorités qui les gèrent.



RAPPORT



Par lettre du 22 octobre 1993, le ministre des transports a saisi le C.N.T, dans le cadre d'une mission générale axée autour du thème de l'intermodalité, de trois sujets portant sur les transports de personnes, en particulier la complémentarité entre les transports collectifs et les transports par voiture particulière en zone urbaine.

La complémentarité, une nécessité incontournable

L'urbanisation des vingt-cinq dernières années a connu deux phénomènes majeurs. Le premier est un renforcement des grandes et moyennes métropoles régionales, tandis que la région parisienne, les petites ZPIU¹ et le milieu rural connaissent une diminution, à des degrés divers, de leur population. Le second est une redistribution, au sein de ces ZPIU, de la localisation de l'habitat et de l'emploi : les villes-centre (et pour partie la banlieue proche) ont connu une perte sensible de leur population en valeur absolue, tandis que la périphérie (seconde couronne et périurbain) voient leur population et leurs emplois fortement progresser sur cette période.

Un enjeu spatial

Cette nouvelle distribution de l'occupation de l'espace traduit, du moins dans les grandes agglomérations, un **mouvement de déconcentration et d'étalement**, qui modifie profondément les conditions de déplacement en milieu urbain et incite les collectivités à s'interroger sur l'organisation des systèmes de transport. Les déplacements internes à la ville-centre et à la première couronne ont diminué, en partie toutefois du fait de la récente crise économique, tandis que les échanges entre le centre et sa périphérie la plus lointaine sont en forte progression. De même, les déplacements périphérie-périphérie connaissent un accroissement important. Ce changement structurel se traduit par une diversification des origines-destinations qui rend les flux moins concentrés, et contraint à une adaptation des réseaux de transport, qu'il s'agisse de la voirie ou des transports collectifs (T.C.).

La première question est donc de savoir comment les systèmes de transport vont pouvoir répondre à ce nouvel enjeu spatial : faut-il en conséquence accroître l'offre pour répondre aux nouvelles caractéristiques de la demande de déplacement, ou bien faut-il se servir du levier "transport" pour tenter d'infléchir cette dynamique, voire de l'organiser autrement ? Doit-on continuer à satisfaire sans réserve la demande, au risque de favoriser un développement "à la californienne"², ou faut-il "structurer" ces nouveaux espaces urbains en favorisant la constitution de polarités et de densités moins consommatrices d'espace ? Ce problème est important, non seulement parce que la façon de le résoudre conditionne l'organisation de nos villes de demain, mais aussi parce que les enjeux financiers qui en découlent sont particulièrement forts.

¹ Z.P.I.U. : Zone de Peuplement Industriel et Urbain

² Cf. Bieber (A.), Massot (M.H.), Orfeuil (J.P.), *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, INRETS. Synthèse n° 19, 1992, 76 p.

Des enjeux financiers

Continuer à développer les réseaux selon une approche par mode ne peut en effet que mobiliser des ressources importantes et conduire à des gaspillages, dans une période où l'argent public est particulièrement rare. Développer parallèlement des réseaux viaries (ou autoroutiers) et des transports collectifs (condamnés à la performance pour ne pas disparaître) est non seulement un luxe que l'on ne peut plus se permettre, mais aussi une allocation des ressources totalement inefficace ; la réalisation d'opérations complémentaires peut permettre à l'inverse d'éviter des investissements : le renforcement de la qualité du réseau des transports collectifs peut infléchir sensiblement la répartition de la demande, accroître la couverture des charges par des recettes plus importantes et éviter des investissements coûteux d'accroissement de la capacité du réseau viaire. Une telle politique se pratique déjà dans les centres des villes les plus congestionnées mais elle doit s'étendre aux nouveaux territoires de la mobilité quotidienne qui concernent désormais un espace régional .

A titre d'exemple, en Région Ile-de-France la répartition actuelle des investissements tend, depuis peu, grosso modo vers 2/3 pour les transports collectifs (essentiellement dans la zone centrale) et 1/3 pour la voirie rapide (surtout en périphérie). Cette répartition traduit un effort important, qui vient compenser les longues années pendant lesquelles la voiture a bénéficié de la plus grande part des crédits. Il ne faut pas non plus oublier les efforts consentis par les collectivités locales, en grande majorité consacrés à l'amélioration des seuls réseaux viaries et souvent négligés par les tenants d'une logique modale qui font observer que, à l'encontre des transports collectifs, la voiture rapporte plus qu'elle ne coûte (en termes purement financiers).

Dans les villes de province, à l'exception des plus grandes agglomérations où un effort marquant a été fait pour développer des transports en commun en site propre (métro, VAL, tramway), la répartition des crédits semble encore largement en faveur de l'automobile.

Certes, comme on le verra plus loin, la croissance de la demande de déplacements appelle un effort plus important en périphérie, et la question est bien de savoir comment une répartition judicieuse entre les deux modes principaux peut permettre de satisfaire au mieux la population urbaine, au moindre coût pour la collectivité et en tenant compte des considérations d'environnement et de qualité de la vie en ville.

En effet, la consommation d'espace par le système de transport, et la production d'effets externes négatifs ont également un **coût social** que la collectivité finit toujours par payer. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (L.O.T.I.) insiste à ce propos sur la recherche des solutions les plus efficaces sur le plan économique et social, et c'est en ce sens que la complémentarité des systèmes de transports en milieu urbain s'impose comme une nécessité incontournable pour les politiques de transport à venir.

Raisonnement en termes de système

Ainsi que le recommande la lettre de saisine du ministre, le traitement d'un tel sujet requiert le dépassement des "*oppositions quasi théologiques*" entre la voiture et le transport collectif. Il convient pour cela d'adopter une vision globale :

en effet, les déplacements visés concernent le même ensemble d'usagers, vivant sur le même territoire et utilisant le même espace public. On ne peut donc que raisonner en termes de système, associant des éléments interdépendants liés par un destin commun. Le stationnement et même, dans une certaine mesure, les déplacements interurbains routiers qui aboutissent dans les villes, ainsi que la desserte des aéroports, s'intègrent dans ce système. Mais il faut aussi prendre en compte d'autres moyens de se déplacer, comme la marche à pied ou les deux-roues : d'une part ce sont des modes de transport tout à fait adaptés pour certains types de déplacement, notamment les trajets courts, pour lesquels ils sont des substituts naturels aux modes mécanisés ; d'autre part, ce sont des compléments indispensables au transport collectif pour les trajets terminaux (ou pour permettre les correspondances ou les transferts entre modes mécanisés).

Il est en effet important de souligner que la performance d'un mode mécanisé donné dépend en grande partie des conditions de fonctionnement des autres modes. Une voirie congestionnée pénalise non seulement les automobilistes, mais aussi les usagers des autobus. De même, la réalisation d'un transport en commun en site propre non seulement offre une meilleure qualité de service pour les usagers mais se révèle aussi suffisamment attractive pour capter une partie des automobilistes et soulager d'autant la congestion sur les réseaux viaires. Cette interaction a conduit à une réflexion plus large, connue sous le nom de "conjecture de Mogridge"³ : en zone urbaine congestionnée, investir dans la voirie n'a aucun effet sur la vitesse d'écoulement des voitures particulières, par contre investir dans les transports en commun augmente la vitesse de circulation des voitures. Cette affirmation, vérifiée pour Londres dans le cas d'itinéraires desservis par des lignes de trains, ne peut être généralisée de façon systématique, mais elle souligne qu'un raisonnement en termes de complémentarité et non de concurrence entre les modes mécanisés, peut conduire à une meilleure performance globale de l'ensemble du système de transport.

La prise de conscience de cette communauté de destin entre les deux grandes catégories de déplacements motorisés est une condition sine qua non pour progresser sans a priori et efficacement dans la recherche de solutions à la congestion urbaine qui atteint maintenant, à des degrés divers, toutes les villes, grandes ou petites, des pays développés ou non. Le rythme d'activité des transports étant intimement lié à celui de l'activité économique générale, la crise qui s'estompe maintenant avait tempéré la croissance de cette congestion, jusqu'alors assez rapide. Dans ces conditions, la reprise économique ouvre de nouvelles perspectives d'aggravation et peut-être même, à certains moments et dans certains cas, de blocage de l'ensemble du système. Cette situation rend nécessaires des mesures adaptées, qui font l'objet de propositions dans le second volet du rapport.

Bien entendu, la question traitée ici est difficilement séparable de celle du financement du système de transport urbain, qui fait l'objet d'un autre rapport élaboré parallèlement par le C.N.T.. Il en va de même pour la question des transports de marchandises en zone urbaine, qui partagent la même voirie : le sujet fait également l'objet d'un rapport particulier. Il convient enfin de garder à l'esprit les conséquences du fonctionnement du système de transport en matière de pollution et d'environnement.

³ Cf. Mogridge (M.J.H.) *Jam yesterday, jam today and jam tomorrow ?* Transport Studies Group, University college, Londres, 1985, ainsi que la série d'articles discutant de ce thème, parus dans la revue *Traffic Engineering + Control* en janvier 1987, janvier et février 1988.

Les diverses formes de la complémentarité

Si la complémentarité est un concept qui semble accepté par tous les acteurs du système de transport, encore faut-il en préciser le contenu, afin d'éviter des interprétations simplistes qui en dénatureraient l'intérêt et la portée. Ce terme est en effet vu par certains comme une possibilité de partage territorial sur la base de la performance respective de chaque mode (stratégie d'exclusion), par d'autres comme une tentative de fusion complète des deux systèmes (stratégie d'inclusion). La réalité est plus complexe, tant les formes de complémentarité peuvent être diverses. Il apparaît que la complémentarité s'observe à la fois dans le temps et dans l'espace :

- La complémentarité **dans l'espace** consiste dans l'utilisation privilégiée, pour telle ou telle zone urbaine, du mode susceptible d'y exceller. Ainsi, les transports collectifs sont mieux adaptés aux déplacements de masse vers les centres des agglomérations, exigus et de forte densité de population, et à l'intérieur de ces centres. Ils traduisent une prépondérance du souci d'efficacité économique et sociale. En revanche, l'utilisation de la voiture particulière répond mieux aux besoins individuels, difficiles à grouper et a fortiori à massifier, dans les déplacements diffus entre banlieues éloignées du centre et à l'habitat dispersé, en particulier les zones périurbaines qui rassemblent selon l'INSEE près de 9,7 millions d'habitants en 1990⁴. Naturellement, la réalité offre des situations intermédiaires entre ces deux exemples extrêmes, notamment à Paris et dans les grandes villes, qu'il importe de ne pas négliger dans l'analyse.

- La complémentarité dans le temps consiste à emprunter, soit au cours d'une même période (journée, voire semaine), mais avec une interruption, soit successivement, des moyens de transport différents, en particulier une voiture et un moyen de transport collectif. Le premier cas est celui d'un individu qui peut choisir entre plusieurs modes celui qui lui semble le plus adapté pour réaliser un déplacement donné en fonction des caractéristiques de l'activité qui en est à l'origine (**l'individu multimodal**) : c'est donc une logique individuelle qui prime (libre choix du mode de transport). Dans le second cas, l'individu estime optimiser l'organisation de son déplacement en ayant recours successivement à plusieurs modes (**le déplacement multimodal**) : la "chaîne de transport" ainsi constituée, qui peut comporter des segments d'une longueur significative parcourus à pied ou en deux roues, résulte pour partie d'une certaine complémentarité spatiale et d'un mode d'organisation du système de transport où domine le souci de la massification des flux.

Il existe un cas particulier de complémentarité, plutôt temporelle, portant surtout sur les axes radiaux : voiture et transports collectifs peuvent desservir les mêmes axes, soit en même temps, ce qui permet de choisir son mode de transport et de pallier une éventuelle insuffisance de capacité de l'un ou l'autre mode, soit à différents moments de la journée (la voiture pouvant se substituer à une insuffisance de l'offre de transports en commun sur l'axe considéré).

Quatre éléments se combinent donc : l'espace, le temps, le comportement "individuel", le comportement "collectif". Il faut donc se garder de déduire de l'existence des deux grandes formes de complémentarité une opposition manichéenne entre un individu "monomodal" et un individu "multimodal". Une telle dichotomie serait forcée et même dangereuse, compte tenu de la variété des comportements et des situations, ainsi que de la solidarité des déplacements au sein d'un même système, dont l'optimisation nécessite précisément pragmatisme, souplesse et capacité d'adaptation face à la congestion.

⁴ INSEE Première n° 1 19, janvier 1991

I - L'évolution de la demande de déplacements en zone urbaine

I-1. Un usage des modes de transport qui traduit leur performance

I-11. Une mobilité quotidienne qui se transforme

Les données chiffrées disponibles font apparaître la place prépondérante prise par la voiture particulière dans l'ensemble des déplacements de personnes, en particulier en zone urbaine, y compris en Ile-de-France où la part des transports en commun est pourtant particulièrement importante. Les raisons sont connues : taux de motorisation élevé (sauf à Paris intra muros), possibilité de faire du porte-à-porte, souplesse d'emploi, confort et, souvent, gain de temps en dépit du temps de recherche d'une place de stationnement pour ceux qui n'en disposent pas. Mais il peut aussi exister des raisons négatives, en particulier l'absence ou l'insuffisance de T.C. ou leur inadaptation, ou encore leur mauvaise image, à tort ou à raison.

On trouvera ci-après un choix de données portant sur l'ensemble de la France, sur l'Ile-de-France et, pour la province, notamment sur une ville qui a bénéficié de plusieurs enquêtes-ménages depuis 1966, Grenoble.

Un mode dominant en zone urbaine: l'automobile

Les *Comptes de la nation* pour 1993 font apparaître, pour l'ensemble des déplacements, urbains ou non, une nouvelle progression de la part de la voiture particulière qui assure 84% des distances parcourues.

En revanche, les déplacements en transport collectif urbain sont depuis 3 ans en stagnation, sauf dans les villes dotées de transport en site propre, avec parfois des résultats spectaculaires, comme récemment à Toulouse (+ 35% pour l'ensemble du réseau depuis la mise en service du VAL).

Selon la D.R.E. d'Ile-de-France (avril 1994), dans l'hypothèse théorique d'une population constante (10,6 millions d'habitants), la croissance de la *mobilité motorisée* au niveau régional serait tout de même de 12% de 1990 à 2015, liée au développement de la motorisation des ménages, au desserrement de la population et à l'augmentation des déplacements autres que ceux liés aux occupations professionnelles. Cette croissance de la mobilité motorisée serait ainsi moins vive que les années précédentes, de même que l'allongement des distances.

Dans l'hypothèse plus probable d'une augmentation de la population, la *circulation automobile* pourrait progresser de 54% sur la période étudiée, soit 81 millions de voyageurs-kilomètres, liés aux deux tiers environ aux changements de comportement (mobilité individuelle et portée des déplacements), le reste étant imputable à l'accroissement de la population.

La voiture continue de gagner des parts de marché

D'après une enquête Cetur/Ademe/Gart de 1992 (menée au niveau *national* auprès des individus de plus de 15 ans), le recours fréquent (au moins deux ou trois jours par semaine) à la voiture concerne 76,6% des interrogés, à la marche 61,7% et aux transports collectifs 25,5%. Ce dernier chiffre eût été évidemment plus élevé si l'on avait tenu compte des usagers de 6 à 15 ans.

En ce qui concerne l'évolution des parts modales de 1976 à 1991, l'enquête globale de transport (E.G.T.) de 1991 pour l'Île-de-France, fait apparaître une faible progression des déplacements en T.C. et une forte progression des déplacements en voiture particulière (Tableau 1).

En effet, entre 1976 et 1991, l'on passe de 0,66 à 0,7 déplacement par jour et par personne (de plus de 6 ans) en T.C. et de 1,13 à 1,51 en voiture. Les chiffres concernant la marche et surtout les deux roues traduisent un net recul, passant respectivement de 1,45 à 1,18 et de 0,19 à 0,07 :

Tableau 1: Evolution de la mobilité quotidienne en Île-de-France

(nombre de déplacements/jour)		1976	1983	1991
Modes de transport	TC	0,66	0,69	0,7
	Voiture	1,13	1,31	1,51
	2 roues	0,19	0,1	0,07
	autres motorisés	0,06	0,04	0,03
	marche à pied	1,45	1,33	1,18
Ensemble		3,49	3,47	3,49

Source : DREIF, E.G.T.

Si l'on tient compte de tous les modes, le niveau de mobilité quotidienne (mesurée par le nombre de déplacements faits en moyenne par un individu en une journée) est stable (3,49 déplacements par personne en 1976 et en 1991). Autrement dit, les pertes des uns semblent compensées par les gains des autres : c'est l'un des indices du fonctionnement en système des déplacements urbains.

Si l'on considère les seuls modes motorisés, ce niveau est bien entendu en progression: de 2,04 à 2,31 déplacements par personne et par jour, dont près des deux tiers sont assurés par la seule automobile :

Tableau 2: Evolution de la mobilité motorisée en Île-de-France

(Pourcentage)		1976	1983	1991
Modes de transport	TC	32,4 %	32,2 %	30,3 %
	Voiture	55,4 %	61,2 %	65,4 %
	2 roues	9,3 %	4,7 %	3,0 %
	autres motorisés	2,9 %	1,9 %	1,3 %
Ensemble	(nbre de dépl./jour)	2,04 (100 %)	2,14 (100 %)	2,31 (100 %)

Source : DREIF, E.G.T.

Pourtant, des différences notables apparaissent selon le type de liaison assurée. En effet, en Île de-France, la part des transports collectifs est en 1990 de 65% pour les déplacements internes à Paris, et même de 68% pour les liaisons Paris-banlieue, contre seulement 23% pour les liaisons banlieue-banlieue. D'après les projections faites par la Direction régionale de l'équipement d'Île de France (D.R.E.I.F.), cette répartition devrait rester stable d'ici 2015 : les grands travaux entrepris en matière de transports collectifs devraient donc seulement permettre de conserver la proportion actuelle, en absorbant près d'un tiers (26 millions de V-km) de la future demande supplémentaire de déplacement, estimée à plus de 81 millions de voyageurs-kilomètres. Les 56 autres millions reviendront à la voi-

voiture particulière, ce qui, compte tenu du niveau de congestion actuelle, nécessitera probablement la poursuite des travaux d'infrastructures routières, notamment de contournement du centre de l'agglomération et de l'agglomération elle-même, puisque les plus fortes croissances de trafic sont attendues en périphérie.

Tableau 3 : Prévion de croissance des trafics en Ile-de-France d'ici 2015

(10 ⁶ voyageurs x km)		Paris-Paris	Paris-Couronne	Couronne-Couronne	Ensemble Ile de France
TC	1990	7	33	21	60
	2015	7	45	36	86
	Variation Δ	-	+ 37%	+ 72%	+ 43%
part de marché	1990	65%	68%	23%	40%
	2015	65%	68%	23%	37%
VP	1990	4	16	71	90
	2015	4	21	120	146
	Variation Δ	-	+ 36%	+ 69%	+ 62%
Parts de marché	1990	35%	32%	77%	60%
	2015	35%	32%	77%	63%

Source : DREIF

Ainsi, même si les transports collectifs ne sont destinés qu'à assurer une part minoritaire des nouveaux besoins, leur apport est indispensable au fonctionnement du système des déplacements urbains, notamment dans les zones les plus denses.

Quoique d'une ampleur moins grande, la situation dans les villes de province connaît une tendance similaire. Non seulement les réseaux de transports collectifs sont moins denses (notamment en site propre), mais de plus l'automobile continue de gagner des parts de marché.

Tableau 4 : Evolution des parts modales dans quelques agglomérations (modes mécanisés)

ZONE D'ÉTUDE	ANNÉE	V.P.	T.C.	DEUX ROUES
Lille	1976	68 %	13 %	19 %
Lille	1987	82 %	12 %	7 %
Toulouse	1977	70 %	15 %	15 %
Toulouse	1990	79%	14%	7%
Nancy	1976	67%	20%	13%
Nancy	1991	82%	15%	3%
Valence	1981	70%	15%	15%
Valence	1991	82 %	10 %	9 %

Source : CETE de Lyon (résultats des enquêtes ménages)

Le cas de Grenoble est une bonne illustration de cette tendance, puisqu'on y dispose des résultats de plusieurs enquêtes-ménages qui s'échelonnent de 1966 à 1992. S'il en ressort des tendances analogues à celles que l'on a constaté à Paris, avec une part des transports collectifs évidemment moins importante, il faut noter une progression récente de cette part, en raison d'une politique volontariste, avec la mise en service d'un tramway, qui semble provoquer

une baisse de la part de la voiture (Tableau 5). On constate que la marche et les deux-roues connaissent la même évolution négative que dans le reste de la France (notamment dans les grandes villes : à Lille où la bicyclette était assez répandue, à Toulouse, à Bordeaux,...).

Tableau 5 : Evolution des parts des modes mécanisés à Grenoble

%	Voiture	TC	2 roues	Total mécanisés
1966	55	13	32	100
1973	63	13	24	100
1978	65	17	18	100
1985	75	18	7	100
1992	74	20	6	100

Source : Enquêtes Ménages de Grenoble

Une "périphérisation" des trafics

Cette répartition des parts de marché entre les différents modes dépend de nombreux facteurs. Mais il faut souligner ici certaines tendances significatives pour notre propos. En ce qui concerne *l'équipement en voitures particulières des ménages*, la corrélation entre un taux plus faible de motorisation et un bon équipement en T.C. apparaît par exemple à Nantes et, encore plus nettement, à Paris bien entendu où le taux est d'à peu près 50%, chiffre particulièrement bas. Le cas de Grenoble confirme aussi la tendance générale : les ménages de l'agglomération grenobloise sont moins équipés que ceux, périurbains, du Voironnais, puisque 21% des ménages sont sans voiture, contre 14% dans le Voironnais, tandis que 26% et 3% possèdent deux ou trois voitures, contre 36 et 5% dans le Voironnais.

En ce qui concerne *la zone de résidence*, l'E.G.T. fait apparaître en Ile-de-France entre 1976 et 1991 une progression générale du nombre de déplacements *motorisés* par personne, de près de 10% pour Paris, de près de 12% pour la petite couronne et de près de 14% pour la grande couronne :

Tableau 6 : Evolution des déplacements motorisés selon la zone de résidence (Ile-de-France)

(dépl./pers.jour)		1976	1983	1991
Zone de Résidence	Paris	1,83	1,91	2,01
	Petite Couronne	1,93	2,08	2,16
	Grande Couronne	2,28	2,33	2,59
Ensemble		2,04	2,14	2,31

Source : DREIF, E.G.T.

En nombre total de déplacements (*tous modes*), l'importance prise par les relations banlieue-banlieue en Ile-de-France apparaît bien : +17 % de 1976 à 1991, contre -13,5 % pour les liaisons Paris-Paris et + 8 % pour les liaisons Paris-banlieue :

Tableau 7 : Evolution des déplacements selon le type de liaison (Ile-de-France)

(10 ⁶ dépl./pers./jour) Tous modes		1976	1983	83/76	1991	91/83	91/76
Type de Liaison	Paris - Paris	7,7	7,11	-7,6 %	6,66	-6,4 %	-13,5 %
	Paris-banlieue	3,81	3,852	+0,9 %	4,11	+6,9 %	+7,8 %
	Banlieue-Banlieue	18,83	19,96	+6,0 %	22,11	+10,8 %	+17,4 %
Ensemble		30,34	31,16	+2,7 %	33,16	+6,4 %	+9,3 %

Source : DREIF, E.G.T.

Ainsi, de 1976 à 1991, la part des déplacements dans Paris intra-muros est passée de 25 % à 20 %, tandis que celle des déplacements banlieue-banlieue a cru de 62 % à près de 67 %.

Si l'on tient compte des seuls modes motorisés, la constatation est encore plus nette : + 37 % pour les liaisons banlieue-banlieue (contre respectivement - 3 % et + 10 %). Il convient toutefois de souligner qu'une partie des déplacements internes à la banlieue s'effectuent sur des portions de liaisons radiales :

Tableau 8 : Evolution des déplacements motorisés selon le type de liaison (Ile-de-France)

(10 ⁶ dépl./pers./jour) Tous modes		1976	1983	83/76	1991	91/83	91/76
Type de Liaison	Paris - Paris	3,23	3,2	-0,1 %	3,13	-2,3 %	-3,2 %
	Paris-banlieue	3,68	3,76	2,3 %	4,04	+7,2 %	+9,7 %
	Banlieue-Banlieue	10,59	12,02	13,5 %	14,48	+20,5 %	+36,8 %
Ensemble		17,77	19,23	+8,2 %	21,92	+14 %	+23,3 %

Source : DREIF, E.G.T.

Entre 1976 et 1991, la répartition concernant les modes motorisés s'infléchit comme précédemment : les déplacements internes à Paris passent de 18 à 14 % du total des déplacements motorisés, les relations Paris-banlieue de 21 à 18 %, et les déplacements périphériques de 60 à 66 %.

Une remarque doit toutefois être faite pour tempérer les chiffres stagnants ou négatifs portant sur la ville de Paris. En effet, on peut considérer que le véritable centre de l'agglomération ne se limite plus au seul Paris intra-muros, mais qu'il importe d'y intégrer une partie importante, voire d'ici quelques années la totalité, de la petite couronne. Un tel redécoupage, plus conforme à la nature des activités urbaines, conduirait sans doute à observer une légère croissance des flux de déplacements internes au centre élargi. Cette remarque peut valoir pour bien d'autres villes.

Selon la projection réalisée par la DREIF (Tableau 3), le volume des déplacements dans Paris resterait stable d'ici 2015, ceux entre Paris et la couronne augmenteraient de 37 % et ceux entre banlieues de 70 %. La demande supplémentaire se répartirait à raison de 22 % pour les liaisons Paris couronne et 78 % pour les liaisons couronne-couronne. Signalons que le modèle utilisé pour ces projections ne tient cependant pas compte des évolutions dans le domaine des transports de marchandises, qui peuvent contribuer notablement aux phénomènes de congestion, ce qui pourrait infléchir cette répartition.

Une croissance de la mobilité liée à l'école et aux loisirs ?

En Ile-de-France, en nombre total de déplacements (*tous modes*), les chiffres du motif "domicile-travail" (-6 %) et ceux du motif "affaires" (-1 %) régressent ou stagnent, en revanche ceux des motifs "école" (+ 25%) et surtout "loisirs" (+ 42 %) progressent vivement :

Tableau 9 : Evolution des déplacements selon le motif (Ile-de-France)

(10 ⁶ dépl./pers./jour) Tous modes		1976	1983	83/76	1991	91/83	91/76
Motifs	Domicile/travail	6,78	6,37	-6,1 %	6,38	+0,2 %	-6,0 %
	Affaires	5,17	5,2	+0,5 %	5,14	-1,1 %	-0,6 %
	Ecole	4,28	4,79	+11,9 %	5,33	+11,3 %	+24,6 %
	Loisirs	3,6	4,28	+19,1 %	5,11	+19,2 %	+42,0 %
	Autres	10,51	10,52	+0,1 %	11,21	+6,5 %	+6,6 %
Ensemble		30,34	31,16	+8,2 %	33,16	+14,0 %	+23,3 %

Source : DREIF, E.G.T.

La part des déplacements domicile-travail a ainsi chuté de 22 % à 19 %, celle du motif "affaires" de 17 à 15,5, tandis que le motif "école" passe de 14 à 16 % et le motif "loisirs" de 12 à 15,5 %.

Si cette tendance ne semble pas pouvoir être globalement reprise dans le cas de toutes les villes de province, dans le cas de l'agglomération grenobloise, la part des déplacements domicile-travail (19 %, en baisse de 3 %) et domicile-école (15 %, en hausse de 8 %) est en 1992 du même ordre que ce que l'on constate en région Ile-de-France.

Tableau 10 : Répartition des motifs de déplacement dans quelques villes françaises

Tous modes (pourcentage)	Angers	Dijon	Lille	Lyon	Marseille	Orléans	Reims	Strasbourg
	1989	1988	1987	1985	1988	1986	1988	1988
Travail	23,3	18,9	17,4	21,9	20,4	28,4	19,3	19,9
Affaires et divers	44,4	45,7	49,3	45,9	46,7	40,2	45,5	43,2
Ecole	16,9	12,9	13,8	14,8	12,5	17,6	13,9	11,1
Secondaires	15,4	22,4	19,5	17,4	13,5	12,7	21,2	25,7

Source : CETUR-CETE, *Résultats de base des enquêtes ménages*, janvier 1990

Ce tableau souligne la grande variété de la répartition des déplacements par motif selon les villes. Le manque de données longitudinales ne permet pas de conclure sur des évolutions semblables à celles de la région parisienne ou de l'agglomération grenobloise.

Toujours plus vite, donc toujours plus loin ?

L'un des faits les plus remarquables que font apparaître les diverses *Enquêtes Globales de Transport* (E.G.T.) en Ile-de-France est l'apparente stabilité de la durée des déplacements motorisés, de 1976 à 1991: tous modes confondus, elle est de 28 à 29 minutes en moyenne. La durée des trajets faits en transports en commun est en moyenne le double de celle des trajets faits en voiture, comme le montre le tableau suivant (cf. l'explication après le tableau 13).

Tableau 11: Evolution de la durée moyenne d'un déplacement selon le mode (Ile-de-France)

(minutes)	Modes motorisés	1976	1983	1991
Mode	TC	46	43	46
	VP	21	21	22
	2 Roues	16	17	19
	Autres	24	37	34
Ensemble		29	28	29

Source : DREIF, E.G.T.

L'E.G.T. permet en outre de savoir que la moitié environ des déplacements *motorisés* s'effectuent dans une fourchette de 0 à 20 minutes, en 1991 comme en 1976 (52,7% et 52,5). Des évolutions ont pu se produire par motif, et surtout par type de liaison : l'on sait en particulier que l'usage des transports en commun est important sur les trajets banlieue-Paris, qui sont plus longs en moyenne que les trajets faits en voiture de périphérie à périphérie.

Parallèlement, la vitesse moyenne des déplacements a progressé de 10,1 à 11,7 km/h (*tous modes*) et de 12,4 à 13,9 km/h pour les modes motorisés (soit +12 % en 15 ans). Mais cette progression se répartit inégalement selon les types de liaisons : la vitesse a surtout progressé dans les relations banlieue-banlieue.

Tableau 12: Evolution de la vitesse des déplacements motorisés selon le type de liaison (Ile-de-France)

(km/h)	Modes motorisés	1976	1983	1991	Variations 91/76
Type de Liaison	Paris - Paris	6,8	7,2	6,5	- 4,4 %
	Paris - Banlieue	14,0	15,2	15,1	+ 7,9 %
	Banlieue - Banlieue	13,4	14,5	15,1	+ 12,7 %
Ensemble		12,4	13,6	13,9	+ 12,1 %

Source : DREIF, E.G.T.

Tous les modes de transport semblent avoir bénéficié de cet accroissement de la vitesse: celle des déplacements en TC est passée de 10,5 à 11,6 km/h, et celle de la voiture de 15,5 à 16,3 km/h.

Ces évolutions doivent logiquement se traduire par une augmentation de la portée des déplacements en banlieue. C'est effectivement ce que constate l'E.G.T. :

Tableau 13: Evolution de la portée des déplacements motorisés selon le type de liaison (Ile-de-France)

(km)	Modes motorisés	1976	1983	1991	Variations 91/76
Type de Liaison	Paris - Paris	3,1	3,1	3,1	0 %
	Paris - Banlieue	11,4	12,0	12,5	+ 9,6 %
	Banlieue - Banlieue	5,0	5,5	5,9	+ 15,3 %
Ensemble		6,0	6,4	6,8	+ 13,3 %

Sources: DREIF, E.G.T.

Ce dernier constat est à mettre en rapport avec les parts modales par liaison : les déplacements les plus courts sont en périphérie et sont faits en voiture, les plus longs sont entre la banlieue et Paris et en transports en commun : rien de surprenant donc à constater que la durée des trajets en TC soit à ce point supérieure à celle des trajets en voiture...

Une comparaison entre le temps mis en voiture et en transport commun sur des axes choisis en fonction de leur bonne desserte en T.C., ou au contraire de l'insuffisance de cette desserte, serait nécessaire pour conclure sur l'importance de la différence de performance entre ces deux modes : ces données ne sont malheureusement pas encore disponibles.

Une majorité d'individus pratique la multimodalité

D'après l'enquête Cetur/Ademe/Gart, les individus utilisant plusieurs modes différents de déplacement, *dans la même journée ou non*, y compris la marche, sont majoritaires, puisque 55 % des individus déclarent utiliser de façon combinée, plus d'un mode de transport :

- V.P. + marche + T.C. :	11 %
- V.P. + marche :	32 %
- V.P. + T.C. :	3 %
- T.C. + marche :	9 %
- VP :	30%
- marche :	9 %
- T.C. :	2 %
- peu mobiles :	4 %

Les utilisateurs recourant à la fois à la voiture et aux T.C., successivement ou non, sont donc 14% et les utilisateurs des T.C en général sont 25%. Les utilisateurs exclusifs de la voiture (30%) et surtout des T.C. (2%) sont minoritaires. Mais il s'agit là de déclarations et non de l'observation de déplacements réels. Cette situation exprime une attitude plutôt positive vis-à-vis de la multimodalité, qui témoigne d'un usage sans doute rationnel des modes de transport selon leurs performances.

En Ile-de-France, selon l'E.G.T., les usagers utilisant successivement la voiture particulière et les T.C. sont relativement peu nombreux (de l'ordre de 1 %), mais si l'on ajoute ceux qui utilisent les deux indépendamment et ceux qui ont une pratique mixte, on parvient à un total significatif : 7,2% de la population, représentant 11,5% des déplacements motorisés.

A Grenoble, l'apport de la clientèle combinant l'usage des TC et de la VP serait globalement faible (de l'ordre du pour-cent) : il s'agirait surtout de déposés (passagers d'une automobile accompagnés jusqu'à un arrêt de transport collectif).

A Toulouse, sur 100 usagers du VAL récemment mis en service, un cinquième environ utiliserait la voiture pour aller prendre le métro, les parcs-relais seraient d'ailleurs déjà saturés.

D'une façon générale, le CETUR estime les adeptes du déplacement multimodal à 5%, en moyenne, de la clientèle totale d'une ligne de transport collectif "lourd". Il est à noter qu'une part importante des rabattements se fait de façon diffuse, sans parc-relais. Mais l'existence d'un tel parc bien localisé, dimensionné et exploité, peut faire progresser de façon notable la part de cette catégorie d'usagers (30 % pour le métro de Marseille). Les voitures ne s'arrêtent pas néces-

sairement pour autant : en effet, une part importante de dépose a été calculée, concernant couramment une personne sur cinq passagers de ces voitures, les enquêtes les plus récentes montrant des chiffres atteignant même les deux tiers à Lille. Le motif domicile-travail est dominant, mais il serait faux de penser qu'il est le seul (cf achats et loisirs).

L'intérêt porté au nombre souvent limité des usagers qui enchaînent trajet en voiture et trajet en transport en commun pour un même déplacement, ne doit pas étonner, ni prêter à sourire. Il faut en effet garder à l'esprit qu'un transfert marginal (un petit nombre même sur une partie limitée du trajet) d'usagers de la voiture vers les transports en commun peut avoir un double effet significatif : d'une part, cela peut permettre d'éviter une saturation de la circulation sur ces axes, d'autre part cela contribue à améliorer significativement le taux de fréquentation des TC et donc leur situation financière (inversement, un parc-relais implanté le long d'une ligne de T.C. saturée pourrait contribuer à précipiter des investissements supplémentaires coûteux pour un faible gain de fréquentation).

Les usagers pratiquant la complémentarité temporelle peuvent donc avoir un poids décisif en dépit de leur petit nombre.

Une étude menée sur Londres, quoique ancienne, fournit à cet égard des résultats très éclairants sur les conséquences d'un transfert de 5% des usagers de la voiture vers les T.C. ou l'inverse :

Tableau 14 : Effets du transfert entre la VP et les TC

<i>Londres</i>	Si 5 % des usagers des transports collectifs deviennent usagers de la voiture	Si 5% des usagers de la voiture deviennent des usagers des transports collectifs
Conséquences pour :		
L'ensemble des usagers VP	un allongement de 5,5 mn	une diminution de 4,3 mn
L'ensemble des usagers TC	un allongement de 6,2 mn	une diminution de 5,0mn
La collectivité	une perte de 4,8 mn	un gain de 3,7 mn
Les 5% ayant changé de mode	un gain de 3,7 mn	une perte de 16,1 mn

Source : Goodwin (Phil.), *Gérer la circulation de façon à ménager l'environnement*, CEMT, octobre 1991

Il convient de noter que ce tableau concerne une ville dont le réseau de transport collectif est souvent jugé moins performant que celui de Paris et la circulation automobile dans le centre plutôt meilleure ; de plus, ce résultat est aussi largement dépendant de l'état initial des parts de marché de chacun des modes. Sous cette réserve, il est possible d'en tirer des enseignements pour la France. Il faut ajouter également qu'il s'agit de moyennes, les 5% d'utilisateurs de la voiture y renonçant n'y perdraient donc pas tous autant, mais certains y perdraient alors encore plus.

En tout état de cause, l'intérêt individuel pâtit donc nettement d'un progrès collectif. Pour renoncer dans ces conditions aux avantages du transport individuel, il faut des compensations importantes en matière de qualité de transport dans les modes collectifs ou une incitation, voire une contrainte, appropriée. L'institution des "zones 30" en est un exemple, puisqu'elle tend à renverser le rapport des vitesses entre mode individuel et modes collectifs au profit de ces derniers.

I-1.2. Étalement urbain et déplacements

Des "bassins de vie" ignorant les frontières administratives

Ainsi que le C.N.T. l'avait déjà souligné en 1993 dans son rapport d'évaluation de la L.O.T.I., on ne peut plus se contenter d'appréhender les transports urbains à l'intérieur des limites administratives fixées par la décentralisation, en particulier le périmètre des transports urbains (P.T.U.), entité liée à la perception du versement de transport (V.T.). L'observation des faits le montre, le P.T.U. est souvent sans pertinence sur le plan de la géographie humaine et de l'économie des transports. La conséquence en est une brusque différence de qualité de service au-delà du seuil du P.T.U., dans la portion de l'agglomération située hors de la zone de perception du V.T., certaines entreprises s'installant d'ailleurs juste à la frontière pour profiter des transports qu'elles ne contribuent pas à financer, mais contribuent à susciter.

On en vient alors à se tourner vers la notion de "bassin", d'ailleurs mise à contribution dans d'autres domaines souffrant de la même distorsion entre la réalité économique et l'organisation institutionnelle : en l'occurrence, on peut parler de "bassins de déplacements" et même de "bassins de vie" comme l'I.N.S.E.E., expressions montrant qu'il ne s'agit pas seulement d'englober les déplacements pendulaires, mais l'ensemble des déplacements et des lieux qui les occasionnent (emplois, commerces, administrations, spectacles, sports, etc...), ce qui répond à la progression des déplacements liés à d'autres motifs que le travail, signalée plus haut. Il faudrait également y inclure la partie terminale des transports non-urbains, par autocar ou par petits véhicules, qui participent à la desserte des zones périurbaines et pourraient rendre des services dans des cas où le réseau urbain est mal outillé pour le faire.

Aucune autorité politique ou administrative ne correspond en général à ces bassins, en particulier aucune autorité organisatrice de transport, en dehors du cas particulier de la région parisienne. Au niveau national, aucune administration ne coiffe non plus l'ensemble des déplacements urbains, collectifs et individuels.

L'étalement urbain, une tendance à long terme ?

L'outrepassement des limites administratives est due à un phénomène dit "d'étalement urbain" caractéristique de toutes les agglomérations urbaines de par le monde, lié à la fois à l'expansion de la population urbaine, contrainte d'aller toujours plus loin chercher de l'espace, et aussi à la possibilité de choix de sa résidence apportée par la voiture particulière (et parfois par les T.C). L'exemple extrême est celui de Los Angeles qui, au reste, a maintenant trouvé ses limites : la ville a d'ailleurs inversé ses priorités en investissant dans les transports publics, les infrastructures routières étant impuissantes face à l'accroissement du trafic. En France, si l'on en juge par les plans d'occupation des sols (P.O.S.) de nombreuses communes périphériques, il subsiste un potentiel d'étalement encore important, surtout si l'amélioration des systèmes de transport tend à accroître l'espace accessible en un temps donné.

Les statistiques citées plus haut pour l'Île-de-France confirment le diagnostic d'étalement urbain, avec un développement des déplacements en banlieue ou entre la banlieue et Paris, alors que les déplacements internes au centre, et même dans le centre élargi, se stabilisent corrélativement. L'enquête nationale Cetur/Ademe/Gart fournit un chiffre illustrant de façon frappante l'évolution urbaine :

la distance moyenne parcourue par les actifs ayant un emploi est passée de 7,4 km en 1975 à 14 km en 1990, soit presque le double. Les prévisions pour l'Ile-de-France pour 2015 tablent sur un nouvel allongement des distances de transport signifiant une poursuite de l'étalement urbain, ce qui ne laisse pas d'être inquiétant si l'on considère les conséquences de l'étalement actuel.

La densité de population, facteur de congestion et facteur d'efficacité des modes collectifs

La réflexion sur les problèmes de la ville est donc de moins en moins dissociable de celle sur les déplacements urbains. Ainsi, l'une des conséquences de l'étalement urbain est une nette différence de densité entre le centre et la périphérie, évolution qui est d'une grande portée pour les transports. Plus la densité est forte, plus la pression sur les réseaux est forte et plus le risque de congestion s'accroît. Mais l'on peut dire aussi que la rentabilité du transport collectif est plus grande et que le recours à la voiture particulière est moins développé et moins utile. En revanche, contrairement aux relations avec (et dans) le centre qui est leur domaine d'élection, les transports en commun se prêtent mal à la desserte de l'habitat diffus de la périphérie. Le coût en est plus élevé, pour une efficacité moindre. C'est d'abord le domaine de la voiture particulière, puisqu'elle est en grande partie à l'origine de cette diffusion de l'habitat. Cela n'est évidemment pas sans rapport avec la progression de la congestion, du fait de la convergence vers le centre (ou vers des pôles secondaires) de ces voitures dispersées dans l'anneau périphérique et qui se multiplient.

La congestion continuera probablement d'augmenter, en Ile-de-France en tout cas, du fait du potentiel d'augmentation du taux de motorisation (pour des raisons démographiques notamment). Or, si les pourcentages d'augmentation annuels de la mobilité y sont à un chiffre, les pourcentages afférents à l'accroissement de la congestion sont, eux, à deux chiffres* : le problème est donc grave et doit être traité d'urgence, dans une perspective systémique.

Une dichotomie à tempérer

On doit apporter des correctifs importants à la répartition des tâches entre la voiture dans la périphérie et les transports collectifs dans le centre. En effet, il existe une fraction importante de la population qui, à certaines heures de la journée ou en permanence, ne dispose pas d'un véhicule : élèves, personnes à mobilité réduite, foyers sans voiture, conjoint d'un utilisateur, sans oublier les personnes frappées par "l'exclusion sociale". Il n'est pas question de laisser ces populations sans desserte. Celle-ci est possible, soit par des services à la demande dans les zones les moins peuplées, soit par des services classiques de rabattement sur des axes, surtout radiaux, plus fréquentés. Dans ce dernier cas, le coût n'est pas nécessairement prohibitif, surtout si l'apport de clientèle contribue à la rentabilité globale du réseau de transport collectif et à l'équilibre général du système de transport.

Le problème le plus difficile à résoudre pour les T.C. est sans doute celui des déplacements diffus entre banlieues qui ne se font pas sur des portions de liaisons radiales ou ne se rabattent pas sur elles. Car le reste des déplacements s'effectuera en fait sur ces liaisons radiales se prêtant à la massification, relevant ainsi du transport en commun autant, sinon plus, que de la voiture particulière.

* dans les années 1986-92 (autoroutes, voies rapides et boulevard périphérique), de l'ordre de + 2 à +5% pour la mobilité et jusqu'à +27,5% (hors boulevard périphérique ou +19% avec) pour les "bouchons". Un bouchon est une "accumulation de véhicules progressant à allure lente et par bonds sur une distance d'au moins 500 m". (Source : D.R.E.I.F.)

Enfin, il est nécessaire de mieux tenir compte de la nature des zones à desservir. En effet, la dichotomie centre-périphérie est à nuancer, on l'a dit. Il existe notamment une zone intermédiaire plus ou moins importante, selon la taille des agglomérations, dans laquelle l'arbitrage entre voiture particulière et transport en commun est à considérer au cas par cas : par exemple, en région parisienne, cette zone se caractérise par une densité de population égale à celle du centre des agglomérations de province, ce qui justifie des transports en site propre en rocade comme le Trans-Val-de Marne ou le tramway Saint-Denis-Bobigny. Il faut donc bien raisonner sur un centre élargi repoussant la périphérie plus loin. Le schéma directeur a d'ailleurs choisi d'y établir un maillage de transport en commun avec des liaisons transversales en site propre (*Orbitale*), du même type que les lignes transversales fonctionnant dans Paris intra muros. Si en province cette zone est encore de taille modeste, le maillage des réseaux de T.C. en première couronne par des liaisons de rocades émerge de plus en plus comme un objectif stratégique.

Enfin, il convient de souligner que, si les transports en commun ne doivent pas désertier la couronne, leur pertinence particulière dans le centre élargi des agglomérations et pour les liaisons radiales ne doit pas faire oublier pour autant la nécessité d'un trafic de voitures particulières pour ces mêmes liaisons, répondant, au-delà de la sauvegarde du principe de la liberté de circulation, à des nécessités professionnelles. C'est le cas singulièrement des véhicules de transport de marchandises, souvent assimilables du point de vue de la circulation aux véhicules de transport de personnes de par leur taille. On peut penser qu'une ville sans voiture serait aussi déséquilibrée qu'une ville faite pour la voiture.

La liberté de circulation a toujours un coût

Quelle que soit l'importance du phénomène d'étalement urbain et de ses conséquences, la densité n'est pas le seul paramètre à prendre en considération. Les coûts respectifs de la voiture et des T.C. entrent aussi en ligne de compte et comportent des conséquences déterminantes: coûts sociaux qui entraînent des interventions de la puissance publique à tous les échelons (bruit, pollution, protection des paysages, montant des investissements,...), coûts individuels qui entraînent des arbitrages des usagers entre la voiture et les T.C. (prix des T.C. et réductions diverses, prix du stationnement, péages, prix du carburant, taxes et exonérations de toutes natures).

L'introduction d'un coût économique et social des déplacements conduit ainsi à souligner les différences de performances selon les modes. Une estimation récente met en évidence, pour un déplacement de 5 km, des variations sensibles de ces coûts :

Tableau 15: Variation du coût économique et social d'un déplacement de 5 km

	En transports collectifs (selon système technique)	en voiture (Ile de France et agglomérations millionnaires) selon le type de voie	en voiture (agglomérations non mil- lionnaires et rase campagne) selon le type de voie
coût <i>dont temps de transports</i>	de 17,2 à 25,3 F <i>de 13,3 à 21,3 F</i>	de 28,0 à 39,2 <i>de 6,8 à 18,0 F</i>	de 6,6 à 39,2 F <i>de 2,6 à 18,0 F</i>
coût public	de 3,1 à 20,0 F	de 1,5 à 6,9	de 0,1 à 2,7 F
coût total	de 24,4 F à 38,7 F	de 32,1 à 41,2 F	de 6,8 à 41,2 F

Source : d'après SOFRETU-CETUR, *Analyse des coûts de déplacements: élaboration d'une méthodologie dans le cadre d'un compte transports de voyageurs*, février 1994

Ces résultats montrent une grande variabilité des coûts économiques et sociaux selon la nature des systèmes de transport, ce qui ne peut qu'inciter à la recherche d'une meilleure complémentarité entre ces systèmes, selon leur domaine d'excellence.

I-2. Physionomie et fondements de la complémentarité

I-2.1. Les visages actuels de la complémentarité

La complémentarité risquerait de passer pour une notion abstraite et doctrinaire, et en tout cas d'un contenu assez pauvre (se résumant à l'alternative entre voiture particulière et transport collectif ou au stationnement de sa voiture près d'une gare pour emprunter le réseau ferroviaire), si un bilan, même très sommaire, des expériences connues n'était pas dressé. Il aide à prendre conscience d'abord que la complémentarité existe, depuis parfois longtemps, dans le monde entier et, ensuite, qu'elle prend des visages très variés, en particulier en France, illustrant à la fois l'universalité des problèmes engendrés par la congestion, et la diversité des situations des villes.

On constate une gradation dans les possibilités offertes et les mesures prises, depuis le désir de favoriser les pratiques les plus individualistes en matière de déplacement, jusqu'aux mesures les plus radicalement coercitives pour la voiture particulière. Les exemples retenus traitent tout autant de la mise en oeuvre d'une complémentarité spatiale, que d'une complémentarité temporelle, les deux étant souvent mêlées.

Des actions visant à une meilleure performance globale du système de transport

Le fonctionnement d'un système modal dépendant de la performance de l'autre mode, un certain nombre d'actions mises en oeuvre par les villes pour un mode particulier peuvent avoir un effet intéressant sur la performance globale du système de transport.

- En ce qui concerne les améliorations de toutes natures apportées au confort et à l'efficacité des transports collectifs, qui ne ressortissent que partiellement au sujet traité ici, on se reportera notamment aux rapports annuels du C.N.T. sur la situation des transports. On soulignera tout de même les importantes carences en matière d'information des usagers, en dépit de progrès importants réalisés dans certains réseaux. Une telle carence constitue un obstacle à l'emprunt des transports collectifs et à l'intermodalité, mais aussi à la constitution d'une chaîne de transport avec la voiture.

- En ce qui concerne les modes de déplacements individuels, en dehors des investissements traditionnels en matière d'infrastructures routières qui, eux aussi, ne concernent que partiellement notre sujet, il faut citer surtout les investissements de maillage ou de contournement destinés ici et là à améliorer l'efficacité du système et financés directement par les usagers, puisqu'à péage, comme le tunnel du Prado-Carénage à Marseille. On constate en tout état de cause qu'il existe une tendance à instaurer des péages plutôt sur des voies de rocade et non sur des voies radiales.

Outre les initiatives prises en faveur des cyclistes, comme à La Rochelle ou à Metz (parcs à vélos), on relève des projets plus ou moins avancés visant à mettre des véhicules électriques à la disposition des usagers. Ces véhicules présentent l'avantage d'offrir les mêmes possibilités qu'une voiture classique, tout en supprimant la pollution atmosphérique directe et en limitant fortement le bruit de la circulation. La mise en place de tels véhicules "en libre service" peut éventuellement contribuer à réduire le niveau des trafics, puisque plusieurs personnes peuvent utiliser le même véhicule au cours de la journée. Un certain nombre de villes, en liaison notamment avec des groupes du secteur des transport de personnes et de la construction automobile, ont développé des projets, en particulier à la suite d'un accord-cadre du 28 juillet 1992 (avec l'Etat, E.D.F. et les constructeurs) et à la suite des travaux du programme de recherche dans les transports, le PREDIT.

D'autres projets s'attachent à une vision plus globale des déplacements, avec parfois une composante multimodale, notamment sur la question fondamentale de l'information des usagers. Si les systèmes électroniques de gestion de la circulation sur autoroutes urbaines et de guidage par panneaux (*Sirius* en Ile-de-France) ne constituent pas une solution durable du problème de fond de la congestion, ils permettent une augmentation de la fluidité de la circulation accroissant la rentabilité des infrastructures, susceptible de différer de nouveaux investissements et d'améliorer l'ensemble des déplacements.

Divers programmes de recherche européens axés sur la communication (la "voiture intelligente") intègrent un objectif d'information multimodale. C'est le cas notamment du projet *CITIES*, application du système d'information embarqué *CARMINAT*, qui devrait fournir aux usagers de la voiture des renseignements sur les parcs de rabattement (capacité, taux de remplissage, tarifs) et sur l'offre en transports collectifs. Le projet *GAUDI*, inscrit dans le programme *DRIVE* est axé sur la billettique et trouve un premier champ d'application à Marseille avec le *Réseau Liberté*.

Ainsi, à terme, les automobilistes disposeront, sur l'écran de leur voiture, de renseignements sur les transports en commun et sur le stationnement. Ils pourront donc se reporter, notamment aux heures d'encombrement, sur des parcs-relais et sur le réseau de transports collectifs, réalisant ainsi une complémentarité contribuant également à la régulation du système de transport dans son ensemble. Ces systèmes, quoique d'origine modale, tendent donc à s'intégrer dans une vision globale.

C'est finalement partiellement aussi le cas de certains projets d'infrastructures, tel le réseau de voies souterraines des Hauts-de-Seine *Muse* dont la particularité est de prévoir le couplage d'un tunnel réservé aux transports en commun avec le tunnel routier, proposant ainsi une forme de complémentarité sur un même axe inusitée et d'ailleurs contestée. Ce projet implique également une certaine réorganisation de l'espace en surface.

Il convient, dans le même ordre d'idées de citer les usages semi collectifs de la voiture individuelle qui semblent, pour certains, très prometteurs : covoiturage ou taxis collectifs (étude de faisabilité en cours au S.T.P. dans le cadre du programme européen *Cities*), transports à la demande (exemples de plus en plus nombreux en province, à l'image du système *Taxitub* de Saint-Brieuc ou des *Taxis jaunes* de Saint-Nazaire qui sont passés de 3% des recettes commerciales du réseau en 1991 à 12% en 1993), desserte des aéroports (Satolas, Genève, Nantes depuis Saint-Nazaire, etc...), transports de nuit par

taxis (Dijon, Lille,...), transports spécialisés pour personnes handicapées (très nombreux exemples), etc... Ces différentes formes de transport connaissent un rapide développement. En combinant la souplesse de la voiture particulière et le service public, elles permettent d'adjoindre aux grands axes du transport collectif des ramifications supplémentaires accroissant sa zone d'influence en desservant des catégories de clientèle peu nombreuses et diffuses, y compris la clientèle nocturne, souvent négligée.

Les actions en faveur d'un déplacement multimodal

Parmi les différentes formes d'organisation mixte auxquelles renvoie la notion de chaîne modale, il faut évoquer l'articulation voiture particulière / transports collectif que visent à faciliter les parcs-relais. De nombreuses installations de cette nature existent en France et c'est en nombre croissant que les agglomérations travaillent actuellement à augmenter (ou à améliorer) leur offre en la matière. Parmi les exemples récents, le parc-relais de la Haluchère sur la ligne 1 du tramway nantais fait partie d'un ensemble comprenant une station d'autobus urbain et une gare routière, situé sur un axe routier de pénétration important : son exploitation a été revue en septembre 1993, afin de le réserver exclusivement à la clientèle de la SEMITAN qui exploite le réseau de transports collectifs urbain et assure désormais la surveillance de ce parc.

Toutefois, les parcs-relais ne se limitent pas seulement au rabattement sur des transports en site propre. A Reims, ils sont desservis par des minibus à destination du centre-ville, tandis qu'à Amiens, c'est un service gratuit de taxis qui assure le trajet terminal.

Du point de vue organisationnel et institutionnel, l'intégration entre le transport collectif et le stationnement se fait, dans ces cas, essentiellement de deux façons : d'une part, l'Autorité Organisatrice des TCU est généralement impliquée (à des degrés divers) dans le financement des parcs-relais localisés au sein du Périmètre des Transports Urbains (comme à Lyon, où le SYTRAL assure la maîtrise d'ouvrage), d'autre part l'exploitation du parc peut être confiée à la société exploitante des T.C.U. (Lyon, Marseille, Ile-de-France,...). Dans le même esprit de cohérence, Montpellier est un cas exemplaire, puisque la gestion de l'ensemble de l'offre de stationnement est déléguée à l'exploitant du réseau urbain.

Certaines villes vont jusqu'à une intégration tarifaire du stationnement et du transport collectif. C'est le cas de Marseille avec le *Réseau libertés*, qui associe les transports urbains ferroviaires et routiers, ou de Valenciennes avec le projet *Transcarte*.

La complémentarité peut en outre concerner aussi le transport interurbain. A Nantes (La Haluchère) et à Lyon (Gorge de Loup), un rabattement a ainsi été organisé sur une station de transport collectif en entrée de ville, tandis qu'à Paris, la gare routière *Eurolines* est en correspondance à la Porte de Bagnolet avec le métro, l'autobus, les taxis et le boulevard périphérique⁵.

Un nouveau "partage" de la voirie ?

Au-delà de la complémentarité temporelle décrite ci-dessus, et bien que des progrès continuent à être accomplis isolément dans chaque mode une tendance à la vision globale des déplacements s'affirme, conformément d'ailleurs à ce qu'avait

⁵ Sur cette question voir *Gares Routières*, CETUR 1992

prévu la LOTI avec les Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.) dont plusieurs dizaines de villes se sont dotées. Cette conception conduit à un partage de la voirie.

Certaines villes comme Nantes et Strasbourg, à l'instar de Zurich ou Berne en particulier, mais moins radicalement, se sont ainsi engagées dans une réorganisation d'ensemble du centre-ville concernant à la fois la voiture et le transport collectif. Cette réorganisation s'est fondée en particulier sur le constat qu'une importante circulation de transit encombrait sans nécessité le centre-ville et qu'il convenait de l'éliminer pour restituer à la ville de l'espace et de l'agrément.

Dans les deux villes, une complémentarité spatiale a été organisée. Une voie de contournement a été ouverte pour assurer la circulation de transit, le surcroît de distance étant évidemment compensé par une plus grande commodité. Dans le centre de Nantes, le boulevard des 50 otages a été consacré d'abord aux piétons et au tramway, les deux voies routières restantes faisant l'objet d'une limitation à 30 km/h dissuasive pour le transit, ce qui les destine à la desserte locale. A Strasbourg, le centre est maintenant consacré aux piétons, aux cyclistes et au tramway, la desserte locale en voiture restant possible par un système d'itinéraires en boucle qui interdit tout transit.

A Caen, où la création d'un système de transport en site propre a été décidée, l'accent a été mis sur le stationnement. 180 places dans le centre ont été remplacées par 60 places, le stationnement étant limité à 10 mn. Cette solution permet d'accueillir le même nombre de voitures, tout en récupérant un espace appréciable pour les piétons. Une réflexion similaire est engagée actuellement pour le centre de Lyon⁶.

Des mesures parfois extrêmes hors de nos frontières

Les expériences citées ci-après sont toutes étrangères, la tendance étant actuellement en France au respect de la liberté de choix, conformément à la LOTI, même si la congestion relativise fortement cette liberté, en raison de son corollaire, la régulation par la file d'attente, qui pourrait justifier des mesures de régulation plus rationnelles.

Il faut d'abord citer les interdictions partielles de pénétrer dans les centres-villes, particulièrement développées et perfectionnées en Italie (Milan, Bologne, Padoue,...), mais aussi ailleurs, comme à Athènes. Pour qu'il y ait complémentarité spatiale, ces interdictions supposent un renforcement des transports collectifs, souvent considérés comme insuffisants dans les villes concernées. Ce renforcement est en cours en Italie (construction de lignes de métro à Milan, projets de site propre à Bologne, etc...).

Enfin, l'on en vient à des solutions plus radicales, les formes les plus coercitives de péage urbain. L'exemple le plus cité est celui de Singapour dont le caractère extrême tient à l'exiguïté du territoire et à son régime politique (prix d'achat dissuasif des véhicules, mise aux enchères des immatriculations, forfait mensuel d'un prix élevé,...). En contrepartie, toutefois, le réseau de transport en commun est dense et moderne.

Ce type de péage urbain existe en Europe, en Norvège en particulier où il a été plus conçu comme une source de recettes (dont une petite partie revient aux transports collectifs) que comme un instrument de régulation. Enfin, il faut citer l'étude en cours à Cambridge d'une tarification se déclenchant en cas de congestion.

⁶ Cf. T.E.C. n° 119 juillet-août 1993

Par ailleurs, on peut signaler ce qui reste pour l'instant une curiosité, la construction d'un quartier sans voiture à Brême, où les habitants seront tous dépourvus de voitures, mais disposeront de stations de tramway, de bus et de pistes cyclables. Ils seront tout de même autorisés à utiliser des "véhicules partagés".

1-2.2. Les arguments du recours à la complémentarité

Les développements qui précèdent ont permis de définir la complémentarité dans tous ses aspects, plus divers et plus complexes qu'il n'y paraît au premier abord, et de la situer dans un contexte duquel elle peut difficilement être séparée. Il est maintenant possible de dégager les fondements du recours à la complémentarité et les conditions de sa mise en oeuvre.

La prise en compte des enjeux environnementaux

Le sujet est d'importance puisque, selon l'ADEME, la consommation d'énergie liée aux transports a crû de 50% en France depuis 1973, au point que désormais ce secteur utilise plus de pétrole que l'industrie. Les transports routiers représentent à eux seuls 79% de la consommation totale de ce secteur.

Les transports (singulièrement les voitures particulières et les transports routiers de marchandises, y compris les transports urbains de marchandises) sont donc à l'origine d'une grande partie de la pollution atmosphérique et sonore, l'industrie et le chauffage ayant diminué notablement leur part. Cependant, le vieillissement du parc, mis en évidence par les statistiques de l'INSEE, semble se stabiliser, et il est probable que la "prime à la casse" récemment offerte par le gouvernement, devrait contribuer à un rajeunissement, donc à une certaine réduction des émissions unitaires, du fait des progrès technologiques accomplis dans ce domaine par les constructeurs.

En matière de pollution atmosphérique, les voitures particulières et les poids-lourds (qui concernent minoritairement les transports collectifs routiers) ont diminué respectivement de 80-90% et 30% leurs émissions polluantes par véhicule (les poids lourds utilisant des moteurs Diesel moins polluants avaient un potentiel de diminution moins important). Si la réduction de la consommation de carburant depuis 1973 est de l'ordre de 20 et 28%, la mise en service récente des pots catalytiques tend à faire à nouveau augmenter cette consommation. Il faut souligner que les gains réalisés par véhicule sont en outre largement compensés par l'augmentation du parc de voitures et de poids-lourds (malgré un renouvellement de ce parc au profit de véhicules plus propres) et par l'accroissement des distances parcourues : diverses projections sur l'évolution de la circulation soulignent le risque d'une progression de la pollution provoquée par le secteur des transports au cours des années à venir.

En matière de bruit, les gains ont été substantiels si l'on considère qu'un abaissement de 3 dB (A) correspond à la division par deux de la puissance sonore émise. Les véhicules individuels sont en effet passés de 82 dB à 77 et les poids-lourds de 97 à 84. Une nouvelle et importante réduction est programmée par les textes communautaires pour 1996, respectivement à 74 et 80 dB.

Au total, on constate que des progrès énormes ont été accomplis du côté des transports individuels comme du côté des transports collectifs. Mais ces derniers semblent sur ce plan largement plus performants, selon l'ADEME lorsque

l'on considère à la fois les nuisances à la personne transportée et les nuisances totales : un déplacement d'une personne en voiture particulière produit en moyenne 60 % de CO² (gaz carbonique) en plus, 13 fois plus de CO (monoxyde de carbone) et 5 fois plus d'hydrocarbures imbrûlés qu'un déplacement en autobus. L'efficacité énergétique des autobus est de 2 à 2,5 fois supérieure à celle des véhicules particuliers, toujours selon l'ADEME.

Les mesures systématiques de la pollution atmosphérique faite par Air-parif à Paris durant l'été 1994 ont bien montré que le danger de pollution n'était pas imaginaire, comme on l'a d'ailleurs constaté dans nombre de grandes villes à travers le monde.

Le coût social

Dans ces conditions, et en tenant compte aussi de la grande sécurité des transports collectifs, le coût social des transports par véhicules particuliers est bien supérieur à celui des transports collectifs, même si en termes purement financiers la voiture particulière couvre probablement les coûts d'infrastructures en particulier qu'elle engendre (encore faut-il ne pas omettre les investissements de voirie des collectivités territoriales, de l'ordre de 40 milliards de francs).

Le coût social des transports de personnes a été récemment estimé à 1,7% du P.I.B. pour la voiture, contre 0,1% pour les transports collectifs comme le montre le tableau suivant, donné à titre indicatif, puisque la mesure exacte du coût social est encore loin d'être consensuelle :

Tableau 16 : Evaluation du coût social des transports de personnes

(milliards de francs)	Voitures Particulières		Transports collectifs	
	Total	% PIB	Total	% PIB
Bruit	23,2	0,4	1,1	
Pollution	32,8	0,5	1,9	
Accidents	48,5	0,7	1,4	
Sous-Total	104,5	1,6	4,4	
Congestion				
Surcoût exploitation des bus	1,9		-	-
Temps perdu par les usagers TC	6,8	0,1	-	-
Sous-Total	8,7	0,1		
Total	113,2	1,7	4,4	0,1

Source : SOFRETU-CETUR, *Analyse des coûts de déplacements: élaboration d'une méthodologie dans le cadre d'un compte transports de voyageurs*, février 1994.

Une nécessité collective

Elle ressort de l'analyse quantitative et qualitative qui précède :

- du point de vue individuel, le premier intérêt de concevoir les déplacements urbains sous forme de système de transport fondé sur la complémentarité est de sauvegarder la liberté de choix en zone urbaine, conformément à la L.O.T.I.,

et même de favoriser la satisfaction du droit au transport affirmé dans cette même loi. La vision globale est en effet d'autant plus favorable à cette liberté de choix qu'elle est susceptible d'améliorer l'efficacité du système de transport. La possibilité de développement isolé d'un mode sans considération des effets sur les autres modes, donc sur l'ensemble du système, est largement illusoire.

- du point de vue collectif, la complémentarité est d'un aussi grand intérêt et répond également aux prescriptions de la LOTI dans son article 1: "*Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité.*". En effet, la complémentarité bien conduite permet de desservir dans l'espace et dans le temps la population des agglomérations conformément aux exigences de la loi, dans la mesure où elle répond efficacement à la congestion, phénomène très coûteux pour la collectivité, en combinant les modes pour parvenir à un système intégré rationnel et optimisé.

Les considérations afférentes à la défense de l'environnement constituent un autre intérêt de la complémentarité. De fait, une meilleure fluidité de la circulation et une réduction des trajets inutiles (recherche de places de stationnement, parcours à vide,...), que pourrait procurer un meilleur fonctionnement de l'ensemble du système de transport, aboutirait à une réduction sensible des émissions polluantes des voitures, selon les constructeurs automobiles : 40 % pour les hydrocarbures imbrûlés, 20% pour l'oxyde de carbone, 15% pour l'oxyde d'azote, 20 % pour les émissions de CO₂ et les consommations de carburants. De même, la pratique de la complémentarité temporelle peut diminuer la pollution eu égard à la meilleure productivité énergétique des transports collectifs par personne transportée et à l'utilisation de modes électriques non-polluants.

Pour produire les résultats que l'on peut en attendre, la complémentarité doit toutefois répondre à des conditions de mise en oeuvre.

La recherche d'une plus grande efficacité

Sans anticiper sur la définition des principes d'action, on peut déduire des développements précédents quelques conditions de mise en oeuvre de la complémentarité qui serviront à la définition des propositions constituant le second volet du rapport.

La recherche d'une meilleure efficacité de l'offre de transport, tous modes confondus suppose donc une démarche dans trois directions: *l'efficacité économique* (allocation des ressources), *le souci de l'équité*, et *la prise en compte des externalités*, qui sont les trois composantes de l'évaluation économique et sociale de toute politique publique.

Dans ce cadre, la complémentarité, vue comme principe fondamental de gestion des systèmes de transport, doit être analysée et pensée sur deux plans principaux :

- l'organisation du système de transport dépend du mode de développement urbain et agit sur lui : les formes et l'importance accordée à la complémentarité sont fortement liées aux objectifs d'organisation et de structuration des milieux urbains, c'est-à-dire aux choix des autorités politiques.

Quelles villes, quel environnement et quel cadre de vie voulons-nous pour demain ? Compte tenu des caractéristiques de l'automobile, les effets struc-

turants (ou déstructurants...) sur l'espace sont plus à attendre actuellement du développement des infrastructures routières que des autres modes de transport (bien qu'il faille ici se méfier d'une vision trop mécaniste de la notion d'effets : la notion "d'accélération de tendances préexistantes" semble plus appropriée). Par sa forte capillarité, la voirie permet de desservir des territoires plus vastes, notamment dans la périphérie des villes où se concentre l'expansion urbaine. Cette dilution de la ville est-elle plus souhaitable qu'une structuration polynucléaire, mieux adaptées à une desserte d'axes lourds de transports collectifs ?

Différentes méthodes de régulation existent, notamment par les coûts (péage, stationnement, tarification des transports collectifs,...), par la réglementation, mais aussi par la qualité de l'offre de transport collectif.

- la complémentarité ne doit pas être vue simplement comme un des moyens de régulation de la concurrence entre la voiture et le transport collectif, mais surtout comme une démarche visant à articuler au mieux les différents moyens de transport, dans un souci d'efficacité économique et sociale.

Cela signifie que la gestion du système de transport doit être réellement multimodale, et non la juxtaposition de démarches modales, ou le découpage de l'espace en territoires réservés exclusivement à un mode. Outre l'existence d'usagers multimodaux, il existe aussi des "captifs" d'un mode particulier (voiture ou transport collectif) qui ne doivent pas être pénalisés par une gestion excluant le mode en question. Cependant, l'organisation du système de transport doit prendre en compte la capacité de chaque mode (ou famille de système technique) à offrir le meilleur rapport qualité / prix en fonction des spécificités de la demande ou de la nature des espaces desservis (par exemple la densité de population).

Tout cela suppose des méthodes d'évaluation des coûts sociaux et une comparaison des coûts des diverses solutions possibles face à un problème à résoudre. En tout état de cause, la complémentarité a un coût qu'il faut couvrir (cf. par exemple celui des parcs relais), mais son imputation doit se faire dans une perspective globale de système.

II - Organiser la complémentarité

La complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs (mais aussi la marche à pied ou les deux-roues) est, comme on l'a vu, une réalité quotidienne du fonctionnement du système de transport en milieu urbain. Elle peut s'observer aussi bien dans les comportements individuels (importance des usagers multimodaux, soit dans le choix d'un mode particulier mieux adapté à la réalisation d'un déplacement donné en fonction de ses caractéristiques, soit dans le recours à des chaînes modales de déplacement), que dans l'organisation même du système de transport desservant le bassin de vie d'une agglomération (rôle du transport collectif pour limiter les risques de congestion liés à la concentration des trafics en heure de pointe).

La question est donc finalement autant de chercher à savoir jusqu'à quel point la complémentarité améliore le fonctionnement global du système de déplacements, que de s'interroger sur la façon dont cette complémentarité peut être

remise en cause par des actions monomodales, qui tendraient à renforcer une domination excessive d'un mode sur les autres. Dans le contexte actuel, il importe, avant même de développer la complémentarité, de la maintenir : les évolutions du tissu urbain à l'échelle des régions urbaines conduisent en effet à des modifications spatio-temporelles de la mobilité, qui peuvent remettre en cause la complémentarité existante.

Le C.N.T. considère que le maintien et le renforcement de la complémentarité passent par l'affirmation d'un certain nombre de principes généraux, nécessaires à la définition d'actions concrètes dans le cadre des politiques de gestion des déplacements en zone urbaine :

- **raisonner en termes de réseaux**, c'est-à-dire de structuration de l'offre autour de l'idée de points d'entrée et d'accessibilité aux différents espaces constitutifs des bassins de vie ; cela conduit notamment à une analyse et à un renforcement du maillage de ces réseaux (couverture spatiale et connexion des points de réseau), qu'il s'agisse de la voirie ou des différents systèmes de transports collectifs.

- **mieux intégrer les différents réseaux de transports collectifs** (urbains comme interurbains), tant sur le plan physique (points d'échange, horaires) que sur le plan tarifaire : l'usager se préoccupe plus de la qualité de service offerte par un système global, que des territoires institutionnels des gestionnaires de l'offre.

- **favoriser les possibilités de chaîne modale de déplacement**, ce qui passe par une meilleure intégration des points d'échanges, tant dans l'organisation de la circulation que dans la structuration de l'offre de transport collectif. La gestion des parcs de rabattement, véritable lieu de connexion des réseaux viaires et collectifs mérite une attention particulière, tant sur leur localisation, que sur leur mode de fonctionnement en tant qu'espace d'échange.

- **inciter à la mise en place d'une offre spécifique de transports collectifs dans les espaces périphériques, en particulier dans les zones peu denses, non seulement** dans un souci d'équité mais aussi pour offrir une alternative, sur certains segments de demande, à la voiture particulière, dans un marché en forte progression.

Le dernier principe d'action sur lequel il convient d'insister, concerne la nature des recommandations visant à favoriser le maintien et le développement de la complémentarité. **Toute procédure autoritaire et doctrinale doit être rejetée** : la complémentarité n'est pas un dogme mais un moyen de rechercher une plus grande efficacité économique et sociale des systèmes de transport des agglomérations et de leur bassin de vie. De plus, selon leur morphologie et leur densité, les tissus urbains ne sont pas homogènes et l'application d'une solution unique à toutes les villes ne pourrait conduire qu'à de graves désillusions. Les propositions du groupe de travail seront donc des **actions à caractère incitatif**, afin de laisser aux collectivités territoriales l'entière responsabilité des politiques qu'elles ont la charge de mener.

Sur ce plan, il importe de tirer les leçons des premières dispositions qui avaient été envisagées (mais non retenues) pour les Plans de Déplacements Urbains : le projet de rendre de tels plans obligatoires, voire opposables au tiers (au même titre que les P.O.S.), alors qu'ils affirmaient un principe global de priorité aux transports collectifs, était loin d'être consensuel au sein de l'administration

centrale, et ne pouvait que heurter les responsables locaux, confrontés à des problèmes bien différents selon la morphologie des villes concernées. L'imposition de certaines orientations, envisagée dans ce projet, a eu tendance à faire rejeter l'ensemble de la procédure, alors que cette dernière marquait une rupture importante en proposant une approche multimodale en termes de déplacements ; il faut d'ailleurs constater que cette procédure, qui n'a plus de caractère obligatoire, est d'autant plus appliquée, même si le contenu de ces Plans est d'une portée très variable. En tous cas, cet exemple conforte le groupe dans l'idée de rechercher des procédures à caractère incitatif pour développer la complémentarité.

Toutefois, et sans préjuger des orientations que les agglomérations désirent mettre en oeuvre, le débat reste ouvert de savoir si le transport doit être bon marché pour satisfaire le besoin de mobilité (l'offre suit la demande), ou si la demande doit être régulée et orientée (l'offre contraint la demande) par exemple par des outils tarifaires (tarification du stationnement ou de l'usage de la voirie, mais aussi tarification des transports collectifs). En effet, la conjonction d'une amélioration du système de transport (desserte et vitesse) et d'une tarification modeste (souvent sans rapport avec les coûts privés et publics) est une forte incitation à son utilisation, ce qui induit une multiplication des déplacements et une augmentation des distances parcourues, et ne peut que favoriser l'étalement urbain, générateur de coûts sociaux importants.

L'affirmation des principes énoncés plus haut conduit à formuler diverses recommandations et propositions, portant sur plusieurs aspects du problème de la complémentarité : dans une première partie sera abordée la question institutionnelle, qui reste, pour le groupe de travail, l'un des premiers obstacles à la mise en oeuvre de politiques multimodales axées sur le développement de la complémentarité ; le second aspect concerne l'inadaptation ou l'insuffisance des données existantes pour disposer d'une vision globale du fonctionnement des systèmes de transport ; puis seront successivement traités le recours aux outils tarifaires pour développer la complémentarité et les mesures envisageables sur le plan de l'offre de transport.

II-1. Adapter les limites institutionnelles aux nouveaux territoires de la mobilité quotidienne

L'examen des conditions dans lesquelles les politiques de déplacements sont définies et mises en oeuvre révèle très clairement que **le cadre législatif et réglementaire actuel ne permet pas une gestion multimodale des déplacements au sein des bassins de vie**. La responsabilité de l'organisation des systèmes de transport est en effet largement éclatée, tant sur le plan des territoires de compétence, que sur le plan de la gestion des réseaux.

Le développement périphérique des villes conduit à ce que le territoire de compétence des Autorités Organisatrices (PTU) ne correspond plus à la réalité des flux de déplacement, tels qu'ils sont générés par les localisations des activités et de l'habitat. De plus, les A.O., qui ont en charge l'établissement et la mise en oeuvre de Plans de Déplacements Urbains (procédure a priori multimodale), n'ont aucune compétence dans les domaines de la voirie, de la gestion de la circulation et de l'organisation du stationnement, et encore moins dans celui de l'urbanisme. De plus, la légitimité des administrateurs de ces A.O. tient à leur élection au second degré, qui les fragilise dans les conflits d'intérêts avec les élus territoriaux. Enfin, l'intouchable pouvoir de police des maires empêche la possibilité de

confier la responsabilité de la gestion de la totalité du système de transport à une Autorité Unique, compétente sur un territoire supra-communal.

De même, l'importance des interactions entre le développement urbain et l'organisation des systèmes de transport milite en faveur d'une meilleure articulation entre les prescriptions en matière d'urbanisme et les réalisations d'infrastructures.

II-I.1. Intégrer la dimension multimodale du système de transport dans les documents d'urbanisme

L'objectif est de parvenir à une meilleure prise en compte du fonctionnement en système, c'est à-dire de favoriser une réflexion approfondie sur les effets réciproques entre la gestion de l'espace et l'organisation des systèmes de transport. Cela passe notamment par les choix en matière de partage de l'espace viaire, comme ceux opérés sur la desserte la plus pertinente des différentes zones au sein de l'espace urbain, selon l'adéquation entre les caractéristiques de ces zones et celles de chacune des familles de systèmes de transport.

Les recommandations portent sur des modifications du Code de l'Urbanisme.

♦ **Instauration d'un véritable volet "Déplacements" dans les procédures de Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.) et dans les permis de construire** : de même qu'il y est fait mention des conditions de rattachement aux autres réseaux techniques (assainissement, eau, électricité,...), la prise en compte de l'offre multimodale devrait être intégrée dans la classification des différentes zones réglementaires, qu'il s'agisse des réseaux routiers, du stationnement, des transports collectifs, des itinéraires deux roues ou piétons. Si l'article R123-17 modifié 1992 impose bien la nécessité, dans le rapport de présentation, d'exposer les "perspectives relatives (...) aux services et moyens de transport", la formulation n'engage en rien à la définition de prescriptions particulières visant à une meilleure articulation des différentes composantes du système de transport.

♦ **Favoriser la densification du tissu urbain à proximité des centres d'échanges importants**, notamment les gares, dans le double but de rentabiliser les équipements réalisés et de promouvoir de nouveaux pôles attractifs dans l'espace urbain. Il semble en effet que certains commentaires du Code de l'Urbanisme aillent jusqu'à affirmer que la fixation d'une densité minimale serait actuellement illicite.

♦ **Compléter les réglementations existantes sur la création de places privées de stationnement** (bureaux, activités industrielles, commerciales, et habitat) **par des normes maximales** en fonction de la qualité de l'offre de transport collectif à proximité (à l'instar du cas des centre-villes en Suisse), de façon à dissuader l'usage de la voiture dans les quartiers centraux les plus générateurs de congestion, les éventuelles recettes supplémentaires liées à une taxation étant affectées à l'amélioration du système de transport. Bien qu'il semble juridiquement possible de limiter, voire de proscrire, dans des secteurs à dominante tertiaire, des aires de stationnement s'il existe ou est prévu une desserte puissante en transports en commun, l'instauration du principe d'une norme maximale serait de

nature à clarifier la situation. Cette action sur le stationnement au lieu de travail serait l'un des moyens les plus efficaces de contrôle des flux pendulaires en voiture particulière.

♦ En conséquence, introduire dans la réforme en cours du Code de l'Urbanisme, des **dispositions liant plus clairement et plus efficacement l'occupation de l'espace et l'organisation (multimodale) des déplacements** : modification de l'article 12 (stationnement), modalités d'instruction des P.O.S. et des Z.A.C. intégrant l'offre multimodale, explicitation des schémas multimodaux de déplacements dans les schémas directeurs (ces schémas ne doivent pas être une simple juxtaposition de schémas monomodaux, mais doivent comprendre une analyse de la cohérence globale des choix opérés pour chacun d'eux). Le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ouvre des perspectives à cet égard*.

De même, il conviendrait d'inciter les collectivités territoriales concernées, à **mieux identifier les zones stratégiques en matière de multimodalité**. Il s'agit des secteurs s'articulant autour d'un point nodal où se croisent les différents réseaux de transport, qu'ils relèvent du territoire local (station de TCSP dans ou aux entrées de ville) ou d'une échelle géographique plus large (gares, aéroport, noeuds autoroutiers). Ces lieux offrent des possibilités pour un parti d'urbanisme spécifique orienté sur la valorisation des échanges entre les différents systèmes de transport.

II-1.2. Une disposition contractuelle, à défaut d'une autorité unique

La gestion de la complémentarité devant s'effectuer sur un périmètre plus étendu et intégrer l'ensemble des modes, l'idée d'une **Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains (A.O.D.U.)** est séduisante, puisque l'ensemble des compétences serait ainsi confié à une institution unique, sur un territoire correspondant aux attentes des usagers des systèmes de transport. Cependant, sa mise en oeuvre soulève de nombreux problèmes, tant sur le plan juridique et réglementaire, que sur le plan législatif.

Cependant, il semble souhaitable de tendre vers une telle institution, à l'échelle des bassins de vie, seul périmètre pertinent pour comprendre la mobilité dans les zones urbaines. Cet élargissement ne ferait qu'aller dans le même sens que celui que de nombreux pays européens ont déjà suivi depuis plusieurs années : la compétence de certaines de ces autorités organisatrices permet en effet une meilleure articulation de l'ensemble des systèmes de transport sur une aire d'étude et d'intervention mieux adaptée à la réalité des comportements de déplacements. Soulignons de plus que cette extension des périmètres va dans le même sens que le renforcement des actions sur le transport régional, tel qu'il est envisagé dans le rapport d'évaluation de la L.O.T.I. du C.N.T. et dans certaines des propositions faites récemment par le sénateur Haenel dans son rapport *Régions, S.N.C.F. : vers un renouveau du service public* (mars 1994).

* un article 7 duodevices prévoit : "dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement soumettra au Parlement un projet de loi introduisant l'obligation de prendre en compte le transport dans certains documents d'urbanisme ou projets d'aménagement, pour lesquels les autorités organisatrices du transport public seront consultées." (texte au 21 novembre 1994)

Mais la viabilité d'une telle institution dépend à la fois de sa légitimité auprès des acteurs territoriaux, de ses compétences réelles et bien entendu de ses moyens d'action, notamment sur le plan financier. Ce sont les raisons pour lesquelles le groupe de travail recommande une approche plus réaliste, à savoir une démarche contractuelle ayant les caractéristiques suivantes :

♦ **Instaurer une procédure de Contrat de Déplacements Urbains**

Un tel contrat d'association volontaire, dont la durée pourrait être comprise entre 5 et 10 ans serait le moyen de coordonner l'action des collectivités territoriales et des services de l'Etat concernés, pour l'organisation de la desserte multimodale du territoire correspondant à la réalité des déplacements dans les zones sous influence urbaine (en l'occurrence les bassins de vie). Il doit comporter une obligation de réalisation pour les domaines relevant des compétences propres de chaque collectivité contractante (notamment en matière de dispositions réglementaires dans les domaines de l'urbanisme, du stationnement et de l'organisation des circulations).

Bien que le principe d'une adhésion volontaire implique le risque réel d'une inadéquation du nouveau territoire institutionnel au territoire de la mobilité, une telle solution semble plus réaliste que toute autre procédure contraignante qui pourrait être source de blocage. Comme l'expérience l'a prouvé, la réussite d'une telle procédure dépend des objectifs de la coopération recherchée (donc du domaine de compétence) et des moyens d'action, notamment financiers : ces deux points font l'objet des propositions suivantes.

♦ **Promouvoir, pour la mise en oeuvre de ce contrat, l'instauration d'un Périmètre des Transports Périurbains et Urbains (P.T.P.U.) :**

Ce périmètre viendrait en complément (et non en substitution) des Périmètres de Transports Urbains existants, de façon à intégrer dans une logique de fonctionnement *global*, la réalisation des infrastructures routières et l'organisation des services de transport non urbains, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, au sein de tout le bassin de vie. Les limites de ce périmètre qui, insistons encore n'est pas un P.T.U. élargi, correspondraient à celles des collectivités territoriales impliquées dans le Contrat de Déplacements Urbains. Signalons qu'il existe déjà des tentatives de périmètres incluant la zone périurbaine, comme par exemple dans la périphérie de Besançon ou de Vannes.

Les P.T.P.U. supposent une concertation approfondie, en particulier avec les départements, concernés au premier chef par les zones périurbaines desservies par les transporteurs non-urbains conventionnés. De plus, l'instauration d'un tel périmètre n'oblige pas à modifier la LOTI, puisqu'elle n'entraîne nullement une modification ou un transfert de compétences entre le département et les collectivités locales. Aussi ne faut-il pas rendre l'instauration d'un tel périmètre obligatoire, mais s'en servir comme le moyen de s'assurer d'une certaine cohérence territoriale de la politique souhaitée. Dans le même ordre d'idées, il conviendrait que les préoccupations relatives à la complémentarité soient mieux prises en compte par les structures d'études mises en place à l'occasion de la révision des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.).

♦ Autoriser en contrepartie la possibilité de ressources financières complémentaires aux participations des collectivités

Il semble nécessaire d'envisager la possibilité de ressources spécifiques pour gérer un territoire qui, par nature, sera plus vaste (la région urbaine). Si la procédure des Contrats de Déplacements Urbains est l'occasion avant tout d'une mise en commun et d'une redistribution plus judicieuse des moyens déjà engagés dans ce secteur, notamment par une meilleure cohérence entre les actions menées dans le domaine routier et celles concernant les réseaux de transports collectifs (urbains, départementaux et régionaux), une amélioration significative et nécessaire de l'offre de transport imposera des dépenses croissantes. Si la meilleure rationalité que l'on est en droit d'attendre d'une gestion plus globale du système des déplacements, peut permettre, à moyens constants, d'améliorer la situation à court terme en évitant le gaspillage résultant d'actions incohérentes, une meilleure répartition des contributions entre les collectivités, les usagers et les bénéficiaires doit être recherchée.

Parmi les solutions possibles, et bien que le principe en soit actuellement contesté, l'opportunité de la création d'un Versement de Transport (V.T.) sur l'ensemble du périmètre concerné doit être étudiée*. Une telle taxe serait en tout état de cause d'un niveau inférieur à celui en vigueur dans les Périmètres des Transports Urbains, et devrait être modulé selon les zones, en fonction de leur densité et du niveau d'offre proposé. Outre son aspect plus équitable, cette modulation aurait pour premier effet d'atténuer l'effet de frontière actuel qui engendre des déplacements inutiles en incitant les entreprises à s'installer au delà du P.T.U. pour échapper au V.T.. La modulation et les gains de productivité que l'on peut espérer de cette réforme permettrait de limiter ou d'éviter une augmentation globale du V.T. et pourrait même autoriser dans certains cas, une diminution du taux en vigueur au sein du P.T.U..

De plus, d'autres sources de financement pourraient être imaginées et mises en application d'autant plus facilement qu'une dynamique se créerait, assise sur des enjeux clairement définis : réforme de l'affectation du produit des amendes et des taux, diverses modalités de péage urbain, etc....*

L'existence de ressources financières propres, donc mises en commun, est en effet un facteur particulièrement incitatif à la coopération intercommunale (comme l'a montré le Versement de Transport). C'est aussi le moyen d'éviter le risque mentionné plus haut de désengagement de certaines collectivités, dont les intérêts territoriaux entreraient en contradiction avec les nécessités de la desserte des bassins de vie, par exemple en offrant la possibilité d'assumer le financement de mesures complémentaires (cas notamment des communes ayant à supporter les nuisances liées au passage d'axes de transit importants).

La procédure de Contrats de Déplacements Urbains proposée par le groupe de travail se veut donc une formule souple, incitant à une meilleure prise en compte des territoires réels de la mobilité, et visant à une articulation plus efficace des différents systèmes de transport, dans une perspective de complémentarité. Il ne s'agit donc pas de créer une nouvelle institution territoriale, au périmètre particulier, qui viendrait se surajouter au grand nombre déjà existant, mais de favoriser l'apparition d'une instance de coordination, dotée de moyens propres et pouvant suggérer et contrôler la réalisation des contrats.

* Cf. le rapport du C.N.T. sur *le financement des transports urbains* (novembre 1994).

Une dernière question se pose quant au pouvoir de police, notamment pour la gestion du stationnement ou pour une régulation coordonnée des axes de circulation (signalisation lumineuse). Dans l'état actuel de la législation française, il semble que le seul moyen d'assurer un pouvoir de police unique sur un territoire pluricommunal soit... la fusion des communes concernées ! Une telle orientation paraît tout à fait irréaliste. Par contre, à l'instar des voies express en milieu urbain, il pourrait être envisagé de concevoir une **procédure de classification des voies à caractère stratégique** qu'il s'agisse de voirie d'agglomération ou d'axes principaux du réseau de transport collectif. Cette classification, qui pourrait se faire sur la base des propositions mentionnées dans le Contrat de Déplacements Urbains, aurait essentiellement un caractère réglementaire, par exemple dans le domaine des emprises réservées aux transports collectifs ou de la gestion et de la tarification du stationnement. Une telle procédure, tout en respectant formellement le pouvoir de police du maire, serait le moyen, par le biais de prescriptions particulières, d'éviter d'éventuelles incohérences dans l'aménagement viaire.

II-1.3. Mieux assurer la multimodalité au niveau de l'Etat

L'expansion de l'urbanisation tend à générer des solidarités fonctionnelles sur des espaces de plus en plus vastes, phénomène qui conduit à transformer le processus d'analyse et de gestion du système des déplacements des zones urbaines : au recensement de 1990, les zones sous influence urbaine (c'est-à-dire hors rural profond) rassemblent 96,3 % de la population sur 75 % du territoire.

La logique de la desserte multimodale d'un territoire élargi doit prendre le pas sur une logique traditionnellement modale, mais cette évolution ne peut se limiter aux seules collectivités territoriales. C'est pourquoi la manifestation d'une volonté de promouvoir une démarche multimodale doit aussi passer par les services de l'Etat qui, en toute logique, devraient montrer l'exemple dans ce domaine et avoir un rôle affirmé d'impulsion. Le C.N.T. suggère donc quelques modifications des pratiques des services du Ministère des Transports, visant à les adapter à cette nouvelle donne.

◆ **Favoriser une meilleure coordination entre les services de l'Etat**, notamment pour que les actions envisagées par les diverses Directions de l'Administration Centrale (Direction des Routes, Direction des Transports Terrestres,...) résultent effectivement d'une approche multimodale, qui ne doit plus être la simple juxtaposition de schémas monomodaux. C'est déjà en partie le cas dans les procédures du type Dossier de Voiries d'Agglomération, où la redistribution des compétences domaniales entre les collectivités concernées devrait prendre en compte les occasions de développement de systèmes de transport collectif, notamment de surface.

◆ **Conditionner les aides de l'Etat**, tant dans le domaine des infrastructures routières que dans celui des transports collectifs, **à la mise en oeuvre des Contrats de Déplacements Urbains**. Il serait même nécessaire d'aller jusqu'à l'association de l'Etat à ces contrats (comme dans les Contrats de Plan Etat - Région), afin que la coordination des moyens d'action et des financements soit le gage de la cohérence d'ensemble des dispositions multimodales.

Afin de bien gérer les interfaces, notamment entre les grands réseaux et les réseaux locaux, il importe qu'une clarification soit aussi apportée sur le mode d'intervention de l'Etat auprès des collectivités territoriales. Il faut donc mieux dis-

tinguer, au sein des services d'études de l'Etat, les prestations qu'ils assurent pour le compte de l'Etat, en tant que maître d'ouvrage, et celles qu'ils assurent pour le compte des collectivités territoriales, afin de clarifier le rôle des différents acteurs en présence, y compris dans le cas des études menées en commun (Etat et collectivités territoriales).

II-2. Développer la connaissance des comportements de mobilité quotidienne dans les bassins de vie

Le second domaine dans lequel le groupe de travail estime que des efforts sont nécessaires, est celui de la connaissance des phénomènes : pour mieux appréhender les conditions de la complémentarité et apprécier les potentialités du développement réel de la multimodalité, les données et les connaissances se révèlent largement insuffisantes sur de nombreux plans, et cela du fait d'une démarche à la fois épisodique, monomodale et déconnectée des territoires de la mobilité.

Il est ainsi difficile dans les enquêtes de mettre en évidence les comportements multimodaux. De même, dans les nouveaux espaces périphériques, les comportements sont souvent plus hebdomadaires que quotidiens, et doivent être appréciés au niveau de l'ensemble du ménage. Le groupe recommande **le développement (et le soutien financier) d'observatoires permanents à l'échelle des bassins de vie**, en impliquant dans leur mise en oeuvre les services de l'Etat concernés, tant au niveau des méthodes que de la production des données.

Ces observatoires ne doivent pas se limiter à la seule analyse de la mobilité, mais s'intéresser aussi à la *qualification de l'offre multimodale* : par une analyse en termes d'accessibilité aux différents territoires de la zone sous influence urbaine, une démarche comparative des différents moyens de déplacements et de leur combinaison (niveaux d'offre, qualité de service), peut être le moyen d'**identifier les lieux où la complémentarité est économiquement et socialement pertinente**, ainsi que les mesures destinées à la maintenir ou à la renforcer selon les secteurs. Une meilleure connaissance des attentes et des comportements des individus en matière de multimodalité est également nécessaire. Cela peut passer notamment par un suivi plus approfondi des opérations à vocation pluri-modale existantes ou projetées.

De même, la mesure des conséquences, tant au plan de l'efficacité, de l'équité ou de la prise en compte des externalités reste encore difficile à cette échelle par manque d'outils adaptés. Parmi ces derniers, **la réalisation de Comptes des transports** est l'un des moyens d'assurer le suivi des effets des politiques mises en oeuvre.

Enfin, il importe de **développer des évaluations sur un plan véritablement multimodal**. Le choix des investissements à réaliser dans le domaine des déplacements doit se faire sur la base d'une comparaison de l'efficacité économique et sociale de tous les projets, quel que soit le mode de transport envisagé, ceci afin de favoriser l'émergence de projets intégrant les différents modes et bien entendu d'éviter la juxtaposition de choix opérés mode par mode, qui peuvent avoir de lourdes conséquences sur les autres composantes du système de déplacement. Il importe également de **procéder périodiquement (tous les 5 ans) à une évaluation économique et sociale des politiques mises en oeuvre** (à l'instar de ce que prévoit l'article 14 de la L.O.T.I. pour les infrastructures et choix technologiques), évaluation pouvant servir à la (re)négociation des Contrats de Déplacements Urbains.

II-3. Mettre en place une véritable information multimodale

Mais il importe d'aller au-delà du cercle des spécialistes pour procéder à une information de tous les acteurs du système de transport et en premier lieu les usagers. La connaissance des comportements multimodaux et, plus largement, celle des déterminants du choix du mode de transport restent encore parcellaires, et il convient de se donner les moyens de convaincre chaque individu d'opérer le choix le plus judicieux. Cela passe en premier lieu par une meilleure information sur les possibilités offertes par les transports collectifs, pour une complémentarité spatiale ou temporelle. En ce sens, les projets de recherche visant à améliorer l'information en temps réel sur les conditions de circulation et les alternatives en transports collectifs vont dans le bon sens. A plus court terme, la diffusion sous une forme plus classique de l'information sur l'offre en transports collectifs et sur les parcs relais devrait être renforcée, ne serait ce que sous forme de panneaux aux entrées de ville ou de dépliants distribués à domicile. Un effort de personnalisation de l'information (par exemple par axe ou par secteur) semble nécessaire, et pourrait être assuré, comme c'est déjà le cas dans certaines villes, par les autorités organisatrices et entreprises de transport urbain. De même, l'information sur le système multimodal de transport doit être développée y compris lors de changements structurels pour les ménages, par exemple à l'occasion d'une mobilité résidentielle (information dans les agences immobilières).

Mais une action énergique sur la complémentarité passe aussi par une information de portée plus générale, tant sur les usages rationnels de l'automobile en ville, que sur les conséquences négatives d'un surplus de circulation. Les préoccupations d'amélioration du cadre de vie sont désormais suffisamment développées au sein de la population, pour que des campagnes de sensibilisation puissent contribuer utilement à influencer les comportements de déplacement en zone urbaine. Cela doit se faire, en particulier, au travers d'une meilleure connaissance des coûts des déplacements, tant au plan collectif qu'au plan individuel : ce peut être, par exemple, d'apprendre à chaque automobiliste, à calculer le prix de revient de ses divers déplacements, en intégrant notamment le temps passé à trouver une place de stationnement et sa tarification.

Si cette double information sur l'utilisation du système de transport et sur ses enjeux actuels est bien menée, il y a là un moyen puissant d'influer sur la demande, et donc d'améliorer la gestion du système, encore qu'il ne faille pas s'en dissimuler les difficultés de tous ordres. Mais il s'agit aussi d'un moyen de sauvegarder la liberté de choix du mode de transport : le transfert possible d'une partie, même très marginale, des usagers de la voiture vers les T.C. pourrait dans bien des cas, comme on le sait, avoir des conséquences importantes sur le niveau de la congestion.

Enfin, il serait utile que l'Etat mène des actions de formation des élus et de ses personnels.

II-4. Mieux utiliser les outils tarifaires

Si la complémentarité se révèle socialement et collectivement plus performante que la simple juxtaposition de modes de transports jugés concurrents, sur le plan individuel les critères de choix sont différents. Aussi le souci d'une organisation multimodale risque-t-il de se heurter aux conséquences d'une répartition de la demande qui ne soit pas en concordance avec les orientations retenues. C'est pourquoi

le développement d'une offre multimodale de qualité, condition nécessaire pour l'élargissement de l'univers de choix des individus, doit s'accompagner d'une série de mesures visant à orienter la demande en fonction de l'intérêt collectif.

L'autorégulation de la demande par les temps (files d'attente), qu'elle soit naturelle (les bouchons) ou organisée (gestion des flux) offre une vision négative du système de transport (puisqu'elle se traduit par une perte pour tous les usagers). La régulation physique (aménagement de voirie, par ailleurs très importants) ou réglementaire agit le plus souvent par "tout ou rien" et peut entraîner des réactions de rejet. Le dernier mécanisme de régulation reste l'action sur les prix, qui peut être facilement modulée et orienter la demande, tout en offrant des ressources pour l'amélioration du système. A cet égard, l'institution de péages sur des liaisons de rocade du type voie rapide urbaine, qui semble être une tendance actuelle résultant des difficultés des finances publiques, apparaît contradictoire avec les objectifs de régulation globale : ce sont en effet plutôt les liaisons radiales qui devraient être tarifées (l'accès au centre), quitte à ce que les recettes ainsi générées servent au financement des itinéraires de contournement... Il est clair que sur ce point, un effort sur le plan législatif serait nécessaire, pour que les questions de fiscalité et de tarification des déplacements puissent être appréhendées de façon globale, sur l'ensemble du territoire de la mobilité quotidienne, tous modes confondus.

Indépendamment des mesures globales, comme le péage de zone dont les recettes seraient affectées aux transports collectifs, les actions tarifaires peuvent relever de deux domaines : l'intégration tarifaire et le stationnement, élément-clé de la gestion du système.

◆ **L'intégration tarifaire, dans une optique de complémentarité,** est un moyen d'action indispensable pour assurer une meilleure articulation des différents réseaux de transport, notamment dans la desserte des zones périphériques. Il importe d'inciter les autorités organisatrices concernées, urbaines et non-urbaines à proposer des titres de transport uniques pour faciliter l'usage successif de lignes dépendant d'opérateurs différents et diminuer l'impact jugé négatif des correspondances.

◆ **La fixation des réglementations d'accès et des tarifs du stationnement** doit se faire en prenant en compte la qualité de la desserte en transports collectifs. L'existence de parcs de stationnement hors voirie dans les centres ne doit pas conduire à une politique laxiste de remplissage à des fins de rentabilisation financière des équipements, mais peut au contraire offrir des possibilités de stationnement résidentiel et de courte durée, en remplacement des places sur voirie dont le nombre et la localisation ne doivent pas faire obstacle à la qualité de service des transports en commun de surface. Le niveau des tarifs doit donc être fixé en fonction des objectifs de régulation de la demande, quitte à ce que l'équilibre financier des sociétés exploitantes de ces parcs soit assuré si nécessaire par une indemnité compensatrice de la part des autorités organisatrices.

◆ Plus généralement, il semble nécessaire d'inciter autant que faire se peut, à **une gestion commune du stationnement et des transports collectifs**, en développant un mécanisme de participations croisées au niveau des recettes, du financement, de la tarification et de la gestion de l'offre. Aussi serait-il souhaita-

ble que les ressources provenant du stationnement soient affectées, soit partiellement (répression du stationnement illicite : produit des amendes forfaitaires et des amendes de justice), soit globalement (y compris les recettes directes, hors rémunération de l'éventuel concessionnaire) à la mise en oeuvre des Contrats de Déplacements Urbains.

♦ Enfin, la question d'une fiscalité spécifique concernant le stationnement sur le lieu de travail, dans les zones urbaines denses et bien desservies, mériterait d'être approfondie pour à la fois influencer sur la demande et trouver une ressource supplémentaire.

II-5. Adapter l'offre de transport au nouveau mode de fonctionnement des zones sous influence urbaine

Le développement périphérique des agglomérations, ainsi que les mouvements de relocalisation des activités au sein de la ville, conduisent, on l'a dit, à une plus grande diversité des origines-destinations dans l'espace, ainsi qu'à une moindre massification des flux à destination des centres. Aussi la structure encore fortement radiale des réseaux de transports collectifs (mais aussi des réseaux viaires) doit-elle être amendée par le **renforcement de leur maillage**, de façon à mieux répondre aux nouvelles caractéristiques de la demande de déplacements (notamment la croissance du motif "loisirs"). Ainsi la création de lignes de transports collectifs de rocades en proche périphérie ne doit pas être écartée, à la condition de proposer un système technique adapté en termes de capacité et de coûts, comme des bus en sites propres, éventuellement guidés.

Cette structuration, nécessaire à un véritable fonctionnement en réseau (et non une simple juxtaposition de lignes) conduit à mettre l'accent sur les noeuds ou points d'échange permettant de passer d'une ligne à l'autre, d'un réseau à l'autre ou d'un mode à l'autre. **De la qualité du traitement de ces lieux de correspondance dépend la performance globale de la complémentarité.** Des réflexions spécifiques doivent être menées pour approfondir le cahier des charges de tels lieux, en fonction des modes concernés, des réseaux reliés et des fonctions des lignes au sein de ces réseaux. Soulignons que la création de tels lieux d'échanges doit s'appuyer dans la mesure du possible sur les polarités existantes, afin d'éviter l'image de la zone de stockage de véhicules. En ce sens, des possibilités existent sans doute pour organiser la complémentarité à proximité des centres commerciaux périphériques, qui offrent l'avantage de parcs de stationnement souvent sous-utilisés en semaine, et qui permettent à l'utilisateur de valoriser sa "rupture de charge".

La localisation et l'aménagement des **parcs-relais et centres d'échanges** doivent cependant se décider avant tout sur la base d'une maximisation des échanges au moindre coût économique et social pour la collectivité. Cela pose aussi le problème d'une maîtrise d'ouvrage complexe, qui doit être menée dans une logique de projet multifonctionnel et nécessite un dispositif spécifique d'association des différents partenaires.

De même, les progrès accomplis dans le domaine des télécommunications laissent entrevoir de nombreuses solutions originales, tant pour la régulation en

temps réel des circulations (automobiles et transport collectifs) que pour l'information des usagers sur le choix multimodal mis à leur disposition.

Au sein de l'offre de transport, il importe enfin de ne pas négliger les solutions du transport individuel public, comme les taxis ou les expériences de voitures (ou vélos) en libre service.

Les zones peu denses, un marché en expansion

Il importe de disposer d'une offre de transport de qualité dans les zones peu denses. Outre la nécessaire prise en compte des individus ne disposant pas de voitures, le marché des déplacements y est en forte croissance. Il serait en tout cas socialement préjudiciable d'abandonner ce secteur sous le prétexte que les formes classiques de l'offre en transports collectifs n'y sont pas rentables.

De nombreuses expériences de diversification de l'offre sont déjà en cours, qu'il s'agisse de lignes de taxis collectifs, de mise à disposition de voiture pour un covoiturage organisé, ou de tarification intégrée TC + stationnement. D'autres solutions intermédiaires peuvent être envisagées, comme la création de lignes d'intérêt local, reliant des communes proches selon des itinéraires modulables dans la journée en fonction des variations de la demande locale, ou encore le recours à certaines lignes scolaires pour assurer des rabattements sur des axes lourds de transport collectif.

Conclusion : Complémentarité et multimodalité

L'étalement urbain apparaît comme une tendance structurelle qui soulève des interrogations quant à l'adéquation des systèmes de transports et de leur mode de fonctionnement en réseau, à la nature de la nouvelle demande de déplacements. Le poids du secteur des transports (notamment routiers et urbains) dans la dégradation de l'environnement, et l'importance des enjeux financiers liés au développement et à l'exploitation des réseaux de transport ne permettent plus de tolérer les féodalités modales qui se nourrissent d'une approche en termes de concurrence entre la voiture et le transport collectif.

La performance des systèmes individuels et collectifs de transport est grandement variable, mais chacun d'eux connaît des domaines d'excellence dans lesquels leur développement est bien entendu souhaitable. C'est à ce niveau que s'opère une première forme de complémentarité, qui doit être favorisée, à la condition que cette performance soit mesurée sur un plan économique et social.

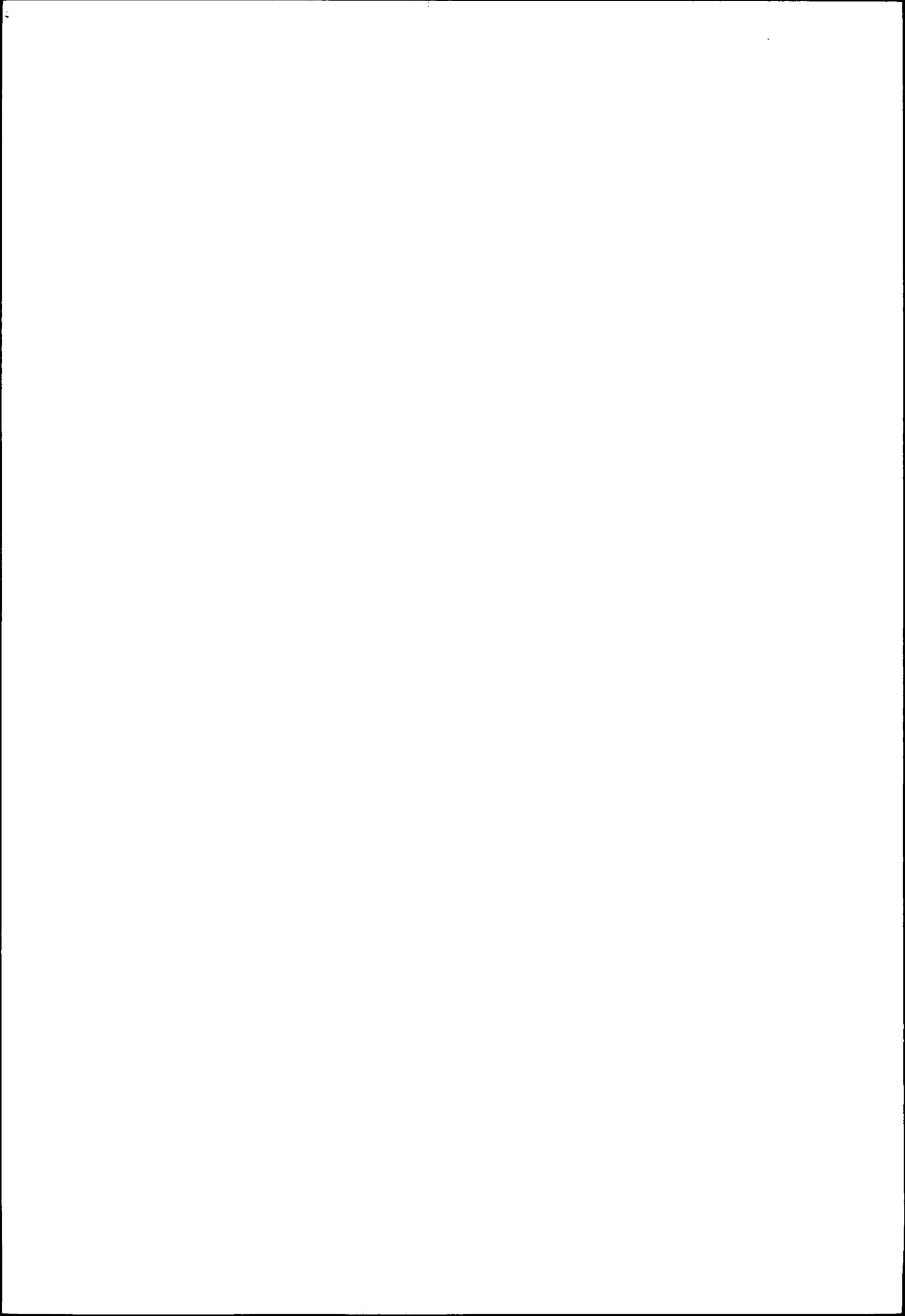
La seconde forme de complémentarité est celle qui vise à organiser les systèmes modaux de façon à s'enrichir mutuellement plutôt qu'à se combattre. L'organisation de chaînes multimodales de déplacement est une solution qui peut s'avérer plus efficace, tant pour l'individu qui se déplace, que pour la collectivité.

La complémentarité ne doit cependant pas être vue comme une nouvelle recette qui réglerait tous les problèmes de déplacement. Elle est sans doute inutile dans les zones où la demande est trop faible et la congestion limitée. Elle est déjà pratiquée dans les zones les plus denses. Mais la question fondamentale est bien de savoir quelle ville nous souhaitons avoir dans le futur. En ce sens, une démarche d'évaluation sur une base réellement multimodale est donc essentielle, parce qu'elle s'affranchit des barrières institutionnelles ou territoriales. Ainsi, sur le plan de la rentabilité sociale collective, peut-il être plus pertinent, dans certains cas de favoriser la création ou l'élargissement d'une voirie de contournement en périphérie et de récupérer une partie de l'espace viaire ainsi libéré au profit des transports collectifs, plutôt que de réaliser un transport en commun en site propre dans le centre-ville ; à l'inverse, la réalisation d'un ensemble de parcs de rabattement sur un transport en site propre peut être le moyen de différer ou même d'éviter des augmentations de capacité du réseau viaire en proche périphérie.

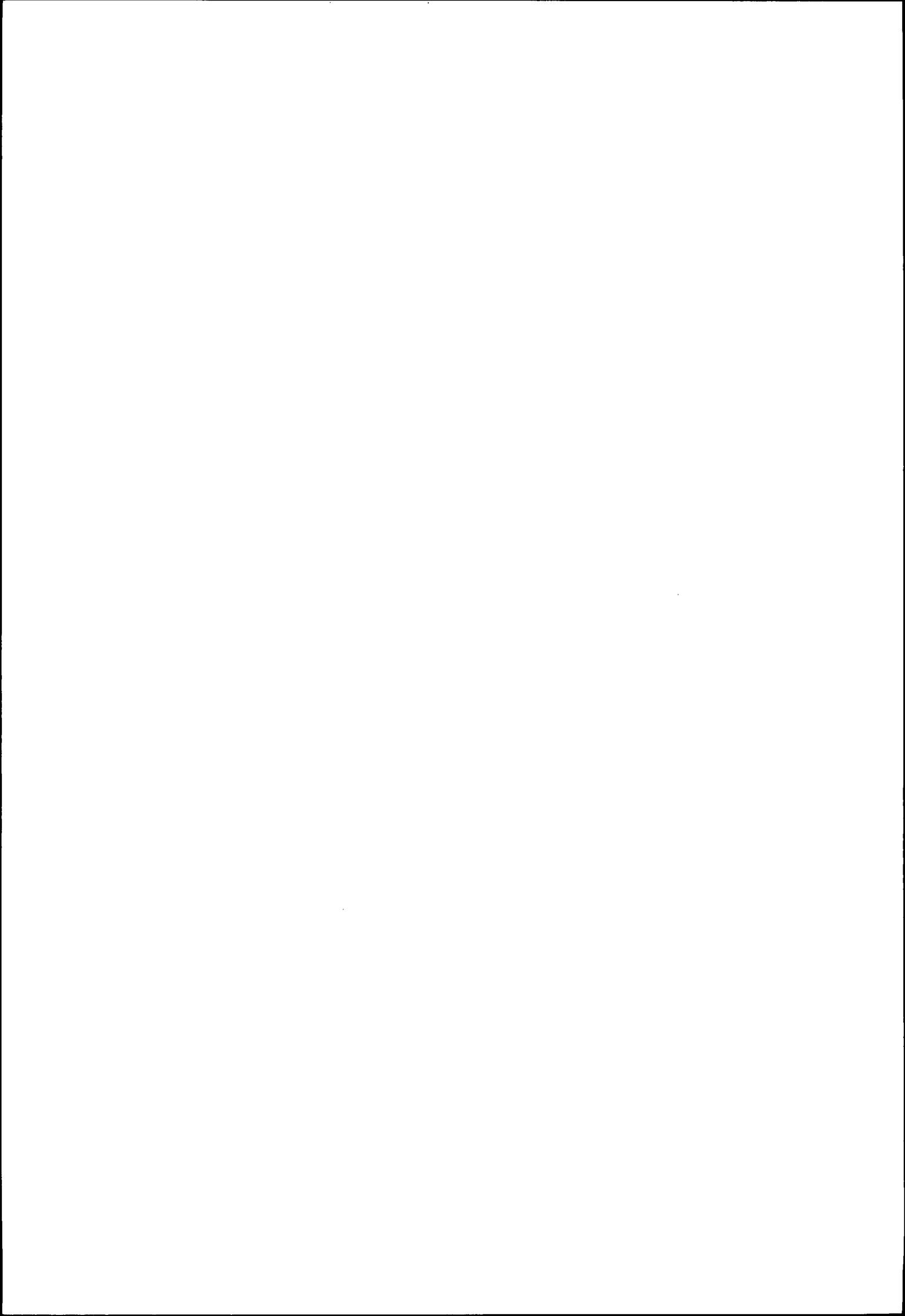
C'est en ce sens que le développement d'outils d'analyse et d'évaluation doit être favorisé pour permettre des comparaisons de schémas multimodaux d'infrastructures sur une vision à plus long terme. Les modèles d'analyse stratégique sont par exemple un moyen de mieux appréhender les variations respectives des différentes caractéristiques de l'état du système de déplacement (fréquentation des différents modes, niveaux de congestion, évolution des finances publiques), en fonction d'orientations différentes et de scénarios d'évolution des conditions environnantes (croissante économique, urbanisation, mobilité quotidienne).

La complémentarité est donc un mode de gestion du système de déplacement. Mais elle n'est pas qu'une tentative de rationalisation du fonctionnement de chaque composante de ce système. Elle est aussi une réalité au niveau de l'individu, qui est beaucoup plus multimodal dans son comportement de déplacement que les statistiques de trafic par mode peuvent le laisser croire. Et si cette pratique multimodale est sans doute mal appréciée dans les chiffres, sa faiblesse résulte encore trop des barrières créées par une gestion monomodale au plan institutionnel.

Les propositions faites dans ce rapport mettent ainsi l'accent sur une nécessaire approche multimodale des problèmes, qui est la condition sine qua non de la recherche d'une meilleure performance globale du système de déplacement, dans un territoire de la mobilité qui s'affranchit largement des compétences des institutions qui le gèrent.



ANNEXES



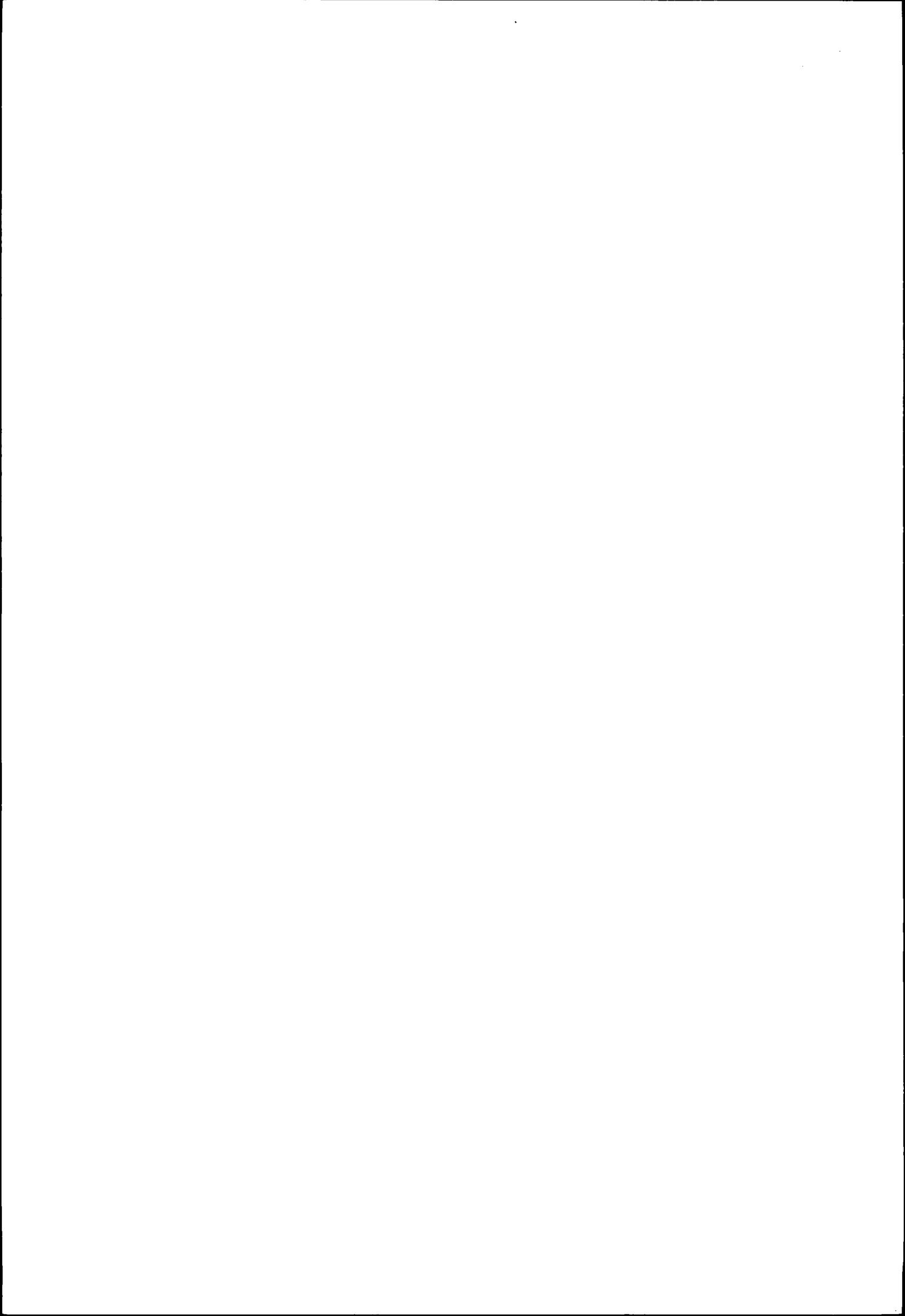
Composition du Groupe de Travail

Président: A. BONNAFOUS Vice-président du CNT

Rapporteurs : G. BRUN Conseil National des Transports
B. FAIVRE D'ARCIER INRETS

Participants:

J.F. ALLOUCHE	Syndicat des Transports Parisiens
P. AUZANNET	RATP
A. BARBERO	Personnalité qualifiée
M. BATACHE	Union des Transports Publics
M. BIEDER	Direction des Routes
J.P. COINDET	DRE Ile de France
J. DAMPIERRE	Union des Transports Publics
C. DUCHENE	CERTU
N. DUMONT	Union Nationale des Associations Familiales
J. GAGNEUR	Agence d'Urbanisme de Grenoble
C. GERONDEAU	Union Routière de France
M. GOGER	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
L. GUIEYSSE	Conseil Economique et Social
G. HALAUNBRENNER	Commissariat Général du Plan
M. HOUEE	OEST
J.G. KOENIG	DRE Ile de France
G. KLAER-BLANCHARD	CERTU
J. LACAILLE	Union Routière de France
J. LAPEYRE	Commissariat Général du Plan
M. LE GUYADER	Direction des Routes
J. LESNE	GART
B. LION	Conseil National des Transports
F. MARGAIL	ENPC-LATTS
M. MERCADIER	SNCF
I. MERLE	Direction des Transports Terrestres
M. METEYER	Direction des Routes
A. MEY	SNCF
A. MEYERE	Syndicat des Transports Parisiens
S. NOSSOVITCH	Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
J.P. ORFEUIL	INRETS
J.M. PAUMIER	RATP
P. PECHEUR	GART
M. PIERRON	Syndicats des Transports Parisiens
E. PREAT	Assemblée des Chambres de Commerce
E. QUANTIN	GART
J.M. SAVIN	OEST
F. SEMENOFF	SNCF
M. STREIT	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
M. VLACH	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles



UNION ROUTIERE DE FRANCE

LE PRESIDENT

PARIS, le 29 Novembre 1994

Monsieur Alain BONNAFOUS
Vice-Président
du Conseil National des Transports
34, avenue Marceau

75008 PARIS

Monsieur le Président,

La lecture du rapport final du groupe de travail que vous présidez sur la "complémentarité entre la voiture particulière et les transports en commun en zone urbaine" ne peut qu'entraîner de ma part une réaction négative.

En effet, je constate que malgré les observations faites en séance et les correspondances que je vous ai adressées en mai, juin et septembre 1994, il n'a été tenu aucun compte des remarques de fond que j'ai été amené à faire et qui avaient trait à la nécessité de prendre en compte l'aspect financier du dossier.

En effet, il apparaît que l'aspect financier du dossier n'est jamais évoqué, les seuls coûts cités étant les coûts dits sociaux ou d'environnement dont chacun sait à quel point ils sont difficiles à cerner et dont l'évaluation est très sujette à caution puisque le dernier rapport annuel des Comptes des Transports reconnaît lui même que "tout dépendra toujours des conventions retenues".

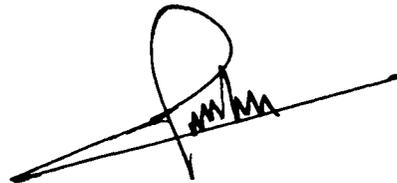
En revanche les coûts financiers liés aux différents modes de transport et leurs recettes qui traduisent en contrepartie ce que les usagers sont prêts à dépenser pour le service rendu sont entièrement passés sous silence, alors qu'ils sont, quant à eux, parfaitement connus.

Il m'apparaît que dans un dossier aussi important puisqu'il peut orienter des affectations d'investissements, il aurait été indispensable de faire apparaître en premier lieu le bilan financier des modes de transport utilisés. Chacun sait que ce bilan fait apparaître que la voiture particulière rapporte, même en ville, nettement plus aux pouvoirs publics que les dépenses consenties en sa faveur, alors que la situation est inverse pour les transports en commun.

Bien entendu, il ne s'agit pas du seul élément à prendre en compte, mais occulter totalement l'aspect financier du dossier alors qu'il devrait en être un point essentiel me paraît priver celui-ci de toute validité.

Dans ces conditions, l'U.R.F. ne peut s'associer aux termes et aux conclusions et recommandations du dit rapport.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop at the top, a vertical stroke, and a horizontal line with several small, sharp peaks or 'hills' along its length.

Christian GERONDEAU