

éditorial de la rédaction

Pour répondre aux attentes de la population dans un contexte de mobilité croissante et dans un mouvement continu de périurbanisation, quelle est la bonne unité territoriale qui puisse offrir une réponse d'ensemble aux besoins de déplacements, sans perdre de vue l'objectif de développement de la part de marché des transports publics ? Force est de constater que les notions de « transport urbain » et de « transport non urbain » introduites il y a plus d'un quart de siècle par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) ne paraissent plus du tout en phase avec les évolutions de l'urbanisme et de la mobilité, ni d'ailleurs avec la notion de marché et celle de client. Et la tentative d'instituer des syndicats mixtes par la Loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) a tourné court, très peu d'agglomérations ayant fait le choix d'y recourir...

Nombreux sont les pays ayant opté pour des échelles territoriales vastes englobant à la fois l'urbain et le régional, le routier et le ferroviaire. La montée en puissance d'autorités régionales de transport, la constitution de grandes communautés organisatrices multipolaires, ou encore l'apparition d'autorités multimodales compétentes sur des territoires dépassant de loin la simple agglomération, doivent amener à s'interroger sur la pertinence de nos structures institutionnelles.

La pratique allemande déjà ancienne des communautés de transport (« Verkehrsverbünde ») fait correspondre les limites institutionnelles aux bassins de vie et de mobilité. Ainsi la région Rhin-Main couvre 14000 km² et englobe 5 millions d'habitants. Le RMV (Rhein-Main Verkehrsverbund) a autorisé sur 147 exploitants publics et privés, 43 lignes ferroviaires et 780 lignes routières. Il s'apprête à mettre en appel d'offres l'ensemble du réseau de S-Bahn (RER) de la région.

En Suède, ce sont des entités régionales qui ont de longue date compétence sur l'ensemble des transports publics. Cela vaut aussi bien pour le comté de Stockholm (1,7 million d'habitants) que pour des territoires beaucoup moins peuplés comme la région de Jönköping, au centre du pays : elle rassemble 13 communes et une population de 340000 habitants, dont 100000 dans la ville même. Les contrats, qui totalisent 450 millions de couronnes (50 millions d'€), sont partagés entre 15 entreprises routières, deux opérateurs ferroviaires et 12 services spéciaux (scolaires, handicapés) assurés par taxis et minibus.

En Suisse, le territoire de l'autorité des transports de la région de Zurich (ZVV) coïncide avec celui du canton de Zurich. Le ZVV a autorité sur les transports pour le compte du canton et de ses 171 communes. À ce titre, il est responsable de la tarification, du financement et de la promotion de l'ensemble des services, tandis que la définition de l'offre, le marketing opérationnel et la production sont délégués aux exploitants.

Dernier exemple : les Pays-Bas, où le nombre d'autorités organisatrices est passé de 35 à 17 depuis 2000. Les appels d'offres se font au niveau des Provinces, soit par allotissement pour un service spécifique (transport à la demande par exemple), soit pour l'ensemble des prestations de transport, à l'instar du Limbourg, avec un seul contrat et un seul opérateur pour les chemins de fer régionaux, les autocars interurbains, les transports urbains et les transports à la demande. Les appels d'offres se font sur un budget global et les candidats sont invités à faire des propositions innovantes : l'exploitant dispose d'une très large initiative pour redessiner le réseau et améliorer substantiellement le schéma de desserte. Le système néerlandais offre les avantages d'une solution coordonnée pour l'ensemble des transports au niveau d'une région, couplée à une large autonomie laissée aux entreprises et soutenue par une approche complètement axée sur le client et le marché.

Ces quelques exemples – nous aurions pu citer aussi le Danemark, où l'on ne compte plus que cinq autorités responsables de transports – soulignent le fossé qui sépare la situation française de celle de nos voisins plus ou moins immédiats. Le développement de transports publics, l'affirmation de leur compétitivité face à l'automobile, la mise en place concrète de l'intermodalité au service du client, n'existeront que par la prise en compte de la réalité des territoires dans leur ensemble, à une échelle apte à saisir et traiter la totalité des besoins de mobilité. Il est clair que le seul échelon de l'agglomération, quand bien même son « périmètre de transport » augmenterait, ne suffit plus pour en saisir la richesse et la complexité et y apporter des solutions.

Urbain, non urbain : la dernière frontière

Train de la communauté de transport Rhin-Main en gare de Mayence.
Photo: Pierre Zembri



Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12,50 €	13,50 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	45 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	33 €	37 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal: à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie IMP Val de Loire 13 bis Avenue Buffon 45071 Orléans cedex 2

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Marie-Stéphanie NOCQUET
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - MÉTROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

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

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 Éditorial de la rédaction Urbain, non urbain : la dernière frontière

3 Prix réel des carburants et des transports collectifs urbains : évolution 1970-2005

Jean-Marie Beauvais

9 Du nouveau dans le « partage modal » ?

Bernard Quételard

13 Travailler à Paris, vivre à 200 km : avec le TGV, c'est possible !

Jean-Marie Beauvais, Christèle Assegond, Jean-Philippe Fouquet

17 Le tramway de Montpellier en perspective

Interview de Marc Le Tourneur, Directeur général de TAM par Jean-Marie Beauvais

19 Réseaux de transport ferroviaire privé et effet structurant : le cas des gares japonaises

Raphaël Lanteri, Emmanuel Doumas

25 Aménager l'espace urbain pour réduire l'insécurité : vers une nouvelle compétence ?

Dominique Fleury, Jean-Louis Séhier

28 Un modèle au service de l'articulation urbanisme/transport. Application à Bangalore (Inde)

Benoit Lefèvre



Couverture

Des « navetteurs à très grande vitesse » Tours-Paris gagnent au pas de course le TGV de 7 h 40 en gare de Tours pour un trajet de l'ordre d'une heure et quart jusqu'à la Gare Montparnasse à Paris.

Photo Jean-Marie Beauvais

Responsables du thème de ce numéro :
Jean-Marie Beauvais
Francis Beaucire
Pierre Zembri

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