

Évaluer les transports publics urbains : le budget, le carbone, mais aussi l'équité et l'urbanité. Bref, la société.

Affluence au terminus Gare de Saint-Denis d'une ligne RATP desservant des quartiers populaires de la banlieue Nord de Paris (photo : Pierre Zembri).



L'Union des Transports Publics (UTP) vient de publier un document intitulé : De l'idée reçue à l'idée vraie : 8 argumentaires en faveur du transport public (novembre 2009). Les idées en question relèvent de l'efficacité des transports publics urbains, ainsi que de leur coût pour l'individu comme pour la collectivité. Il s'agit pour l'essentiel de calculs démonstratifs, au demeurant fort utiles, sur le rapport coût-efficacité des transports publics urbains. Pourquoi dépenser tant d'argent pour de si maigres résultats ? Réponse, argumentée : les dépenses, comparées au mode de transport routier individuel, ne sont pas aussi extravagantes qu'on le pense ; les résultats ne sont pas aussi désastreux qu'on veut bien le dire. Et tout particulièrement, la « dérive » des coûts du transport public urbain, mise en évidence et devenue la référence du moment, méritait une mise à plat qui relativise une partie de l'accroissement des coûts de production du service de transport public, par ailleurs incontestable. Mais faut-il vraiment parler de dérive ?

Entre 1998 et 2007, le coût de production du kilomètre parcouru a augmenté de 34% dans les réseaux des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants, et de 46% dans celles de 300 000 à 500 000 habitants. Durant la même période, le coût de la main-d'œuvre des ouvriers du secteur des transports tel qu'il est fourni par l'INSEE a augmenté de 34%, exactement comme le coût de la main-d'œuvre des ouvriers tertiaires en général. Le prix de l'énergie s'est accru de 70%. Le ratio qui mesure l'efficacité des transports publics urbains, le nombre de voyages par kilomètre parcouru, stagnant au moins jusqu'en 2005, laisse-t-il entendre que l'usage ne suit pas une offre pourtant augmentée ? Outre que cette idée, plutôt vraie dans les années 1990 (hors réseaux à TCSP), est devenue discutable au tournant des années 2000, l'UTP rappelle opportunément que les extensions de lignes, répondant à la demande des autorités organisatrices de transport urbain suite à l'agrandissement des périmètres de transport urbain (PTU), s'est faite dans des territoires peu peuplés où le « potentiel linéaire » était faible : des densités moyennes de 180 habitants/km² dans les franges nouvellement desservies, contre 1100 habitants/km² en moyenne dans les zones de desserte antérieures à l'agrandissement des PTU.

Toutefois, le registre du rapport coût-efficacité n'épuise pas le sujet, et l'on voudrait ici non pas récuser une lecture budgétaire de l'utilité des réseaux, mais compléter une lecture *seulement* budgétaire. Il est indispensable de développer une autre dimension de l'utilité sociale et économique des transports publics, individuelle mais aussi collective, vraiment décisive mais plus difficile à quantifier, car elle trouve place en grande partie dans les externalités certes positives, mais aussi brumeuses de l'action publique.

Les captifs d'abord : ils forment la part dominante des usagers des transports publics, à l'exception des plus grandes villes. En milieu urbain dense, une part élevée des habitants en âge de conduire ne dispose d'aucune voiture. Le clivage social par les revenus est particulièrement net. Les ménages dits monoparentaux sont particulièrement concernés. L'impératif de solidarité qui ne se discute pas pour l'éducation ou le logement s'impose aussi dans le domaine de la mobilité... comme la LOTI l'avait explicitement formulé en 1982.

Mais les TCU, au-delà de leur fonction solidaire, font aussi partie du « bouquet de services » offerts par la ville, sur lequel reposent à la fois la qualité de la vie urbaine et l'attractivité des territoires urbains. Ceux des citoyens qui sont déjà des « multimodaux », utilisant au gré des besoins l'ensemble des modes de déplacement possibles, sont loin de représenter une cohorte de pionniers de la mobilité durable : dans la décennie 1990-2000, les usagers multimodaux représentent 27% des citoyens, qui s'ajoutent aux 8% d'usagers exclusifs des transports collectifs.

Enfin, et probablement le plus important. Dans une société urbaine fragmentée par des programmes d'activité plus complexes, en des lieux plus distants et dans des « temporalités » à la fois hachées et désynchronisées, au sein de laquelle les ménages « multi-cohabitants » se sont multipliés, les moments et les espaces de la coprésence sociale sont raréfiés. En dehors des espaces publics, où se mesurent encore la diversité et la différenciation de la société ? L'espace public de transport collectif demeure un lieu pour le brassage social et culturel, même parce qu'il a de déplaisant, c'est-à-dire la congestion et encore trop souvent l'inconfort. Un brassage considéré comme une des conditions préalables, certes non suffisante, à la cohésion de la société.

La contribution des transports publics urbains à ces trois composantes de l'efficacité que sont l'attractivité, la solidarité, la cohésion, comment la quantifier ? Mais surtout, comment l'ignorer ? Or les deux obsessions qui satureront le débat public, le carbone d'un côté, le « strict budget » de l'autre, paraissent de nature à enterrer, si l'on n'y prend pas garde, l'apport de l'identification et de la mesure des externalités « sociétales », positives comme négatives, un apport qui a nourri l'évaluation de l'action publique depuis au moins deux décennies. Le développement durable est fondamentalement systémique. Comment pourrait-il s'imposer aujourd'hui comme culture en cédant au simplisme ?

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

Tarifs:	France	Étranger
	(TVA incluse)	
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 Graphic
49 rue du Colonel Rabier
58204 Cosne Cours sur Loire

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Frédéric DOBRUSZKES
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.



Couverture
Cohabitation harmonieuse entre
tramway et piétons rue de la
République à Orléans.
Photo: Jean-Marie Beauvais

**Le numéro est
coordonné par
Pierre Zembri**

1 Éditorial de la rédaction Évaluer les transports publics urbains : le budget, le carbone, mais aussi l'équité et l'urbanité. Bref, la société.

3 L'ergonomie spatiale, réflexions sur une avancée conceptuelle Dominique Fleury

9 Quel mode de transport en commun en site propre pour la ligne transfrontalière entre Valenciennes et Quiévrain ? Maël Desse-Engrand

15 Retour à Bruxelles : le projet de plan Iris 2 Frédéric Dobruszkes

19 Planification et gouvernance : les écueils du projet de plan Iris 2 Michel Hubert

22 Le tramway pour transporter des marchandises en ville ? Benoît Oillo

26 Un EURO 2008 riche en enseignements sur la mobilité événementielle Emmanuel Fankhauser, Franco Tufo, Stefano Manelli

31 Les chiffres du... classement mondial des grands opérateurs de transport public en 2008 par leur chiffre d'affaires Pierre Zembri

32 Bibliographie Francis Beaucire

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