

Une vision étriquée et à courte vue fait-elle une politique publique ?

Lors des dernières élections municipales, le débat s'est beaucoup porté sur le coût supposé trop élevé du tramway par rapport au « bus à haut niveau de service » (BHNS), ce qui a conduit certaines villes à abandonner des projets de tramways.

Dans un contexte où il faut continuer à limiter la part de la voiture pour des motifs essentiels de santé, de lutte contre le changement climatique, de partage de l'espace urbain et gérer les conséquences de l'étalement urbain, en particulier l'allongement des distances de déplacement, les collectivités seraient mieux inspirées de promouvoir un modèle robuste de système de transport appelé à accueillir de plus en plus de clients.

Si les coûts kilométriques d'investissement et de fonctionnement d'un tramway sont supérieurs à ceux d'un BHNS – pour des niveaux de service équivalents –, on compare en fait des modes de transport bien différents :

- la durée d'amortissement d'un tramway est de plus du double de celle d'un BHNS ;
- la capacité d'un tramway est de 200 à 300 personnes par rame alors que celle d'un BHNS articulé est de 120 personnes ;
- le coût de fonctionnement au voyage d'un tramway est significativement inférieur à celui d'un BHNS, dès lors que son corridor est bien choisi, ce qui est évidemment le bon critère si l'on se place du point de vue de l'optimisation des coûts d'un système à clientèle donnée ;
- en cas de saturation du mode de transport, le tramway présente bien plus de facultés d'accroissement de capacité sur le même itinéraire.

À Montpellier, si le réseau de tramway avait été réalisé en BHNS, son coût d'exploitation n'aurait pas été finançable par la collectivité et sa clientèle aurait été significativement moins importante.

La Cour des Comptes, à travers plusieurs rapports dont tout dernièrement un chapitre complet dans le rapport annuel de 2015, attire l'attention sur la dérive financière peu soutenable du système des transports publics urbains mais également sur les correctifs à apporter en matière de productivité, d'amélioration de la vitesse commerciale, des recettes commerciales, de l'attractivité en jouant sur le volant du stationnement et éventuellement du péage urbain... Jamais la Cour n'était allée aussi loin dans ses analyses, elle qui reconnaît que le secteur des transports urbains est un des rares secteurs du bloc communal où appareil statistique, méthodes de sélection des investissements et gestion en budget annexe permettent de mesurer l'efficacité des politiques publiques.

Face au nouveau contexte financier des collectivités locales et aux nécessités des politiques de déplacement, il faudra bien, pour développer les transports urbains, investir judicieusement, accroître les recettes en proportion de la clientèle et de l'accroissement du niveau service.

Mais, alors que les perspectives financières du système des transports urbains peuvent être maîtrisées, il n'en est pas de même du système de la voirie urbaine et de celui du stationnement qui ne sont pas, en pratique, considérés comme des secteurs devant atteindre un équilibre financier, dont les statistiques ne sont pas structurées sérieusement et qui conduisent assez régulièrement à des errements (par exemple, la mise en place de demi-heure gratuites de stationnement conduisent à un abattement *de facto* de l'ordre de 25% des recettes, si ce n'est plus), alors que dans une logique de politique générale de déplacements, ces secteurs devraient participer à l'équilibre général du système.

En matière de transport toutefois, en sus des mesures indispensables sur la coordination des politiques urbaines et de déplacement, la stratégie des transports devrait être soumise non seulement aux règles de l'annualité budgétaire et de la justification de la rentabilité socio-économique des investissements, mais aussi à l'adoption par les élus de stratégies globales, combinant financement, objectifs de clientèle, investissements sélectionnés par leur intérêt et dont les résultats seraient mesurés. Nul doute que dans la plupart des villes de province, le tramway serait un des éléments essentiels de ces politiques.

Les opérations qui ont été annulées au début du mandat municipal en cours ont donc subi le mauvais climat de la campagne électorale, mais certaines d'entre elles avaient oublié les leçons du renouveau du tramway en France, que ce soit l'appui sur des connaissances solides des déplacements, l'importance de la démarche d'information et de concertation du public tout comme l'adhésion des acteurs publics au projet et, dans certains cas, le choix de tracés qui manquaient d'une logique de transport.

■ Autobus à Avignon (photo P. 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:	13,50 €	15 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	46,50 €	54 €
- tarif "particuliers" (*)	36,00 €	39 €

(*) 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 Cornelli Avenue des Deux-Lacs ZA Courtabœuf 7 91140 VILLEJUST

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Frédéric DOBRUSZKES
Pierre-Henri ÉMANGARD
François de FLEURIAN
Vincent KAUFMANN
Juliette MAULAT
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Arnaud PASSALACQUA
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Ventes - Abonnement

Pierre ZEMBRI - LVMT-ENPC
6-8 Avenue Blaise Pascal
Champs sur Marne
77455 Marne la Vallée cedex 2

Maquette

COEPT - METROPOLIS

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

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

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 Une vision étriquée et à courte vue fait-elle une politique publique ?

3 Le train à grande vitesse en Californie : un « train pour nulle part » ? Charlotte Ruggeri

10 Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ? Frédéric Héran

16 Les mobilités urbaines et leur impact sur l'exposition au bruit : simulation de scénarios prospectifs appliqués à la ville de Besançon H. Houot, JP. Antoni, S. Pujol, M. Lamiral, F. Mauny

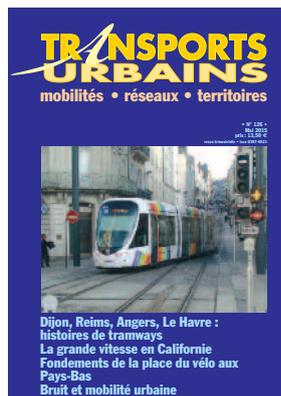
21 Du tramway au tramway : l'histoire de Dijon, Reims, Angers et Le Havre en quatre livres Pierre-Henri Émangard

28 À propos de la tarification et de la stratégie d'implantation des parcs relais François de Fleurian

31 Autocars d'intérêt national : premiers enseignements de l'Allemagne Michel Quidort

34 Bibliographie Francis Beaucire

35 Bonnes feuilles François de Fleurian



Couverture
Tramway d'Angers débouchant de la section à voie unique de la rue de la Roë qui a la particularité de se situer dans l'hypercentre, entre la Place du Ralliement et la place Molière

Photo P. Zembri

Dossier conçu et coordonné par Pierre Zembri et Francis Beaucire

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).