

éditorial Un réseau de transports publics maillé est un atout décisif pour le développement économique.

de la rédaction

Aujourd'hui les économistes s'accordent pour attribuer les deux tiers de la croissance économique aux métropoles et grandes villes. Ce n'était pas le cas au siècle précédent où les villes moyennes et le monde rural y prenaient une part plus importante.

Le développement économique repose davantage aujourd'hui sur le développement des activités de service que sur celles des activités industrielles. La France des usines régresse au profit de celles des bureaux, des offices, des entrepôts; les services à la personne se développent, qu'il s'agisse de services de santé, d'éducation et de formation, de fonctions d'assistance et de loisirs. L'innovation, les activités de recherche et développement s'appuient sur les entreprises et leurs centres de recherche et développement, sur les universités, les grands organismes de recherche (CNRS, INRA, Inserm...), les grandes écoles, les pôles technologiques et les pôles de compétitivité encouragés depuis une dizaine d'années, ainsi que sur les réseaux qu'ils ont constitués. Toutes ces activités sont localisées en milieu urbain ou se sont relocalisées en première couronne par souci d'économie et leur ressource première est une main-d'œuvre locale, mobile, autonome.

Pour soutenir ces activités, le bon fonctionnement du bassin d'emploi à l'échelle métropolitaine exige un réseau de transport public développé, performant et donc bien maillé par un réseau hiérarchisé de lignes de RER/TER et de métro très structurantes, de lignes de tramway et de bus également structurantes et maillantes.

Un bon réseau de transport est nécessaire à l'insertion professionnelle des jeunes, à la double activité des parents, à l'évolution professionnelle des plus âgés; il est également nécessaire pour les actions de formation, pour les échanges interprofessionnels et la bonne fluidité des activités de services.

La compétition économique entre métropoles et grandes agglomérations à l'échelle européenne, voire mondiale, est de plus en plus forte. Parmi les éléments de compétitivité pris en compte, figurent le transport public et la qualité du réseau. Le critère est d'autant plus important que la congestion de la métropole est grande, que les jours de pollution sont nombreux. Les exigences des populations au regard des niveaux d'émissions de particules et celles des entreprises au regard de la qualité de services, de la qualité de vie de leurs salariés (temps de parcours et conditions de transport) sont désormais très fortes. En témoignent les efforts des collectivités pour attirer les entreprises londoniennes suite au « Brexit ». Ainsi, un réseau de transport est un atout et une forte congestion automobile, un inconvénient majeur.

Toutes les métropoles ont besoin d'étendre leur réseau de transport pour mieux desservir et lier leur premières et deuxième couronnes. Si les « Grand Londres » et « Grand Paris » sont nécessaires et bien engagés, on a besoin aussi de projets de transports publics « Grand Lyon », « Grand Toulouse », « Grand Marseille »..., autant de besoins qui légitiment le quatrième appel à projets, prévu au Grenelle de l'Environnement et revendiqué par la FNAUT.

En France, avec les lois récentes – MAPTAM et NOTRe – qui instituent deux Autorités organisatrices de mobilité, deux logiques d'aménagement s'observent: l'une qui s'appuie sur la volonté de l'AO métropolitaine qui développe et étend son réseau dans son ressort territorial, intégrant de plus en plus de gares ferroviaires périurbaines dans son périmètre. L'autre s'organise à partir des compétences de la région qui revitalise les « étoiles ferroviaires », modernise le réseau ferré, et intègre davantage les services routiers repris aux départements. Le bon fonctionnement du réseau maillé suppose une bonne coopération entre ces deux niveaux, et une bonne intégration de leurs approches. La coopération souhaitable porte sur les schémas physiques de réseaux, les lignes, les horaires, mais aussi sur la gestion des lieux de correspondances (gares et hubs), l'intégration tarifaire et le système d'information voyageurs. Les voyageurs et usagers aujourd'hui ont épousé leur époque: ils veulent et peuvent évaluer la qualité de réseau et savent faire connaître leur jugement.

Le maillage au service du développement métropolitain

■ Le bon fonctionnement des réseaux maillés dans le nouveau contexte institutionnel en vigueur suppose une coopération étroite entre AO régionales et métropolitaines: le TER en milieu urbain illustre l'importance des efforts qui restent à faire... Rame régionale en gare d'Echirolles, à proximité immédiate de la ligne A du tramway de Grenoble mais sans réelle connexion du fait du différentiel de fréquences (photo: Pierre Zembri).



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: 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 CIA Graphic
Impasse des Montais
58320 Pougues les Eaux

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Frédéric DOBRUSZKES
Pierre-Henri ÉMANGARD
François de FLEURIAN
Bruno GAZEAU
Frédéric HÉRAN
Vincent KAUFMANN
Marc Le TOURNEUR
Geneviève MARY-ZEMBRI
Juliette MAULAT
Philippe MENERAULT
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 - 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

19, rue de la Mare Aubry
02400 CHÂTEAU-THIERRY

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

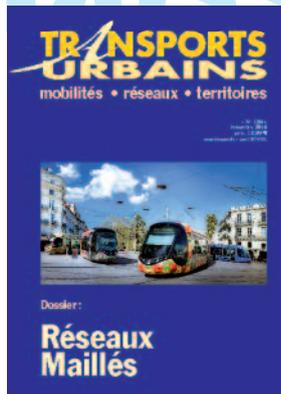
Trésorier

Pierre ZEMBRI

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

1 Éditorial de la rédaction Le maillage au service du développement métropolitain

Dossier spécial



Couverture
Illustration de couverture: TAM
Montage illustrant la convergence des quatre lignes du réseau de Montpellier en toute fluidité au niveau de la gare Saint-Roch.

Dossier conçu et coordonné par François de Fleurian

Réseaux maillés

3 L'intérêt des réseaux maillés de tramways à travers le cas allemand François de Fleurian

10 La constitution des réseaux maillés de tramway de Grenoble, Strasbourg et Montpellier: un témoignage d'acteur Marc Le Tourneur

26 Les enjeux liés au maillage des réseaux tramway Xavier Dupuy

28 Les cartes de... Francis Beaucire

28 Les courbes de... Francis Beaucire

29 L'exploitation en réseau maillé: alternative ou évolution inéluctable pour gagner en capacité sur les réseaux de surface? Marc Perez

34 Forum Matthieu Flonneau, Jean-Pierre Orfeuill

36 Bibliographie François de Fleurian

Erratum

Dans le numéro 128, page 13, nous avons indiqué à tort que Marc Le Tourneur avait été directeur de la SEMITAG au moment du lancement du tramway. Il n'en est rien, et nous prions nos lecteurs de nous en excuser. Marc Le Tourneur était en fait coordinateur de la réalisation du tramway pour la Ville de Grenoble.