



Transports urbains et espace économique

Gérard-François Dumont

► To cite this version:

Gérard-François Dumont. Transports urbains et espace économique. Nouveaux espaces et systèmes urbains, Sedes, pp.385-394, 1999, 978-2-7181-9179-1. halshs-01679762

HAL Id: halshs-01679762

<https://shs.hal.science/halshs-01679762>

Submitted on 20 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CHAPITRE II

TRANSPORTS URBAINS ET ESPACE ECONOMIQUE

Gérard-François DUMONT*

Parmi les nombreux liens unissant l'économie à l'espace, la mobilité revêt une grande importance. Un espace économique se définit comme « un espace hétérogène dont les diverses parties sont complémentaires et entretiennent entre elles plus d'échanges qu'avec la région voisine »¹. Cette définition implique en conséquence des flux de personnes ou de marchandises internes à l'espace considéré d'une intensité supérieure à ses flux externes. Elle conserve sa valeur en dépit de la baisse considérable du coût des transports et des communications, qui contribue à la mondialisation : le coût des frets ne représente plus, au début des années 1990, en moyenne (avec des nuances suivant le type de transport) que le cinquième de ce qu'il était en 1920. En matière de télécommunication, l'appel téléphonique international a vu son prix divisé par six entre 1940 et 1970, par dix entre 1970 et 1990.

Les déplacements internes à un espace économique supposent le recours à différents moyens de transport, outils de la mobilité et de l'échange. Ils peuvent se limiter à des formes individuelles : marche à pied, bicyclettes, motocycles, automobiles, poids lourds. Mais ces moyens individuels se révèlent vite insuffisants pour satisfaire les besoins. Par exemple la marche à pied rencontre nombre de difficultés : elle limite les distances parcourues, elle peut souffrir de ralentissement en l'absence d'un réseau efficace et bien entretenu de trottoirs et de passages qui lui soient réservés, elle peut être découragée par des conditions de sécurité insuffisantes ou par l'importance de la pollution atmosphérique.

L'EVOLUTION DE LA DEMANDE

Les agents économiques expriment en conséquence une demande de transports publics susceptible de satisfaire leurs besoins en quantité et en qualité. En effet, même s'ils disposent tous d'une automobile, ils sont conscients qu'un usage excessif de la voiture particulière augmenterait dans des proportions importantes

* Professeur à l'Université de Paris-Sorbonne, Recteur de l'Académie de Nice, Chancelier des Universités.

1. Boudeville, J.-R., *Les espaces économiques*, PUF, Paris, 1969.

non seulement la congestion de la circulation, mais également la pollution de l'air. D'un point de vue qualitatif, le besoin de transport alliant la régularité, la rapidité, la sécurité, la moindre fatigue, [...] est également fort.

Ainsi les espaces économiques exigent un niveau des transports urbains collectifs de plus en plus efficaces, souvent appelés transports publics, qu'ils soient gérés par des entreprises publiques ou par des entreprises privées. Certes, en France, les analyses menées pour savoir si la demande de transports collectifs urbains a stagné, diminué ou augmenté au XIX^e siècle ont abouti à des résultats très divergents¹.

Certains chercheurs pensent qu'avec le développement de nouveaux produits de télécommunication, la mobilité fondatrice risque de céder la place à une « sédentarité définitive, terminale », car ce serait désormais l'individu qui serait équipé en voiries et réseaux divers devenus inutiles pour les territoires des sociétés urbanisées. D'autres, au contraire, sont convaincus d'une croissance de la mobilité, car elle est aussi un signe – signe de prestige, de distinction sociale – et qu'il n'y a pas lieu d'imaginer de limites à la consommation des signes.

Quelle que soit la qualité intellectuelle de ces réflexions, à l'échelle du monde, la discussion paraît vaine : les processus démographiques en cours, c'est-à-dire la poursuite de la croissance démographique, même si la décélération est largement entamée², et surtout l'urbanisation de la planète, devraient sans aucun doute entraîner une demande accrue de transports urbains. Même si des espaces économiques au développement relativement ancien peuvent constater, à certaines périodes, une certaine stagnation, voire une baisse de la consommation de transports collectifs urbains³ malgré la croissance de l'offre, la demande mondiale de transports publics urbains a toutes raisons de croître. Cela se constate tout particulièrement dans les villes des nouveaux pays industriels comme Singapour, Taïpei, Séoul, et également dans celles des pays émergents.

Il convient donc de comprendre les fondements économiques qui suscitent un besoin croissant de transports publics urbains dans les espaces souhaitant conserver ou améliorer leur tonicité économique. Face à ces besoins, quelles sont les réponses appropriées ?

Une fois l'urbanisation du monde citée ci-dessus, nous examinerons quatre facteurs intensifiant la demande de transports publics urbains : la multilatéralité des échanges, le processus de métropolisation, et de la « ville plurielle », enfin la diversification des besoins.

LA MULTILATERALITE DES ECHANGES

La multilatéralité des échanges est le résultat des besoins croissants de flexibilité de l'économie contemporaine. Dans un espace économique dans lequel les soucis de production étaient prioritaires parce que la demande excédait l'offre, comme

1. *Programmes villes*, n° 3, juillet 1994.

2. Dumont Gérard-François, *Le monde et les hommes*, Editions Litec, Paris, 1995.

3. Cela a par exemple été le cas en France en 1993 (*Insee première*, n° 331, juillet 1994) et en 1994 (*id.*, n° 401, septembre 1995).

dans l'Europe des années 1950 et 1960, la structuration de l'espace pouvait se faire selon des rapports centre-périphérie avec une certaine garantie de la stabilité de flux radiaux. L'existence de transports publics organisés à partir du centre de l'espace considéré vers sa périphérie satisfaisait largement parce que les déplacements périphériques, autrement dit de banlieue à banlieue, étaient d'ampleur limitée. Les nouvelles données de l'économie mondiale depuis les années 1970-1980 ont entraîné des mutations technologiques et généré de nouveaux comportements pour satisfaire aux exigences de la compétitivité. La structuration des espaces économiques s'est profondément modifiée sur trois points : la tertiarisation, la montée de nouvelles centralités urbaines parmi lesquelles on peut citer les aéroville¹, et la place croissante de l'emploi dans des petites et moyennes entreprises tandis qu'il a été minoré dans les grandes². Les déplacements domicile-travail sont donc dans une moindre proportion des déplacements radiaux. En outre, la mobilité professionnelle impose des changements fréquents dans les stratégies de déplacements. Le caractère moins paternaliste des petites et moyennes entreprises, où le personnel est moins pris en charge dans les activités non-productrices, a également accru le besoin de déplacement de consommation ou de loisir. Ces besoins de déplacement sont donc à la fois plus grands et moins stables, exigeant davantage de souplesse. L'automobile offre alors une grande facilité, mais reste d'un usage inévitablement limité d'un point de vue quantitatif, compte-tenu des coûts en dehors du capital immobilisé et de fonctionnement : coûts d'espace (voirie, stationnement), coûts externes (congestion, bruit, pollution, accidents), les coûts de signalisation et de police.

Une offre de transports urbains collectifs est donc nécessaire, dû-elle être différente pour répondre aux nouveaux besoins de la mobilité urbaine.

METROPOLISATION

Second facteur d'augmentation de la demande de transports urbains, l'urbanisation du monde est à la fois une donnée démographique et une donnée économique. Nous avons défini la métropolisation comme « l'ensemble de forces centripètes conduisant à la concentration des hommes et des activités dans les espaces urbains les plus peuplés, tandis que les villes moyennes et les espaces ruraux perdent, au moins relativement, de leur vitalité »³. La métropolisation est un processus général des économies contemporaines, où les agents économiques cherchent à bénéficier d'économies d'agglomération pour améliorer leur compétitivité dans une économie-monde. Celle-ci exige par exemple l'accès à des infrastructures de communication dont seuls sont le plus souvent équipés des espaces suffisamment denses. Pour nombre de petites et moyennes entreprises, le marché des fournisseurs, comme celui des clients, a une dimension planétaire exigeant des liaisons faciles et rapides avec tous les pays pour pouvoir comparer les prix, discuter de la qualité,

1. Cf. notamment *Les Cahiers du Crépif*, n° 40, septembre 1992, et n° 27, juin 1989.

2. Qui pouvaient se permettre d'organiser des services de cars pour aller chercher la main-d'œuvre dans les villages éloignés.

3. Dumont Gérard-François, *Bulletin des élus locaux*, n° 85, septembre 1993.

conduire des offensives commerciales, livrer dans les délais.

Par exemple, les filières de transformation, ne veulent plus être prisonnières d'espaces nationaux. La diminution des coûts est possible et facilitée, « si les services correspondants sont installés dans des métropoles où l'on accède, par vols directs, à l'ensemble des grandes villes du monde, et si les fournisseurs ne sont pas trop loin de ces centres »¹.

La densité humaine et économique peut faciliter la fertilisation croisée, rentabiliser les outils de liaison, et accroître l'efficacité économique. Même si une densité élevée doit être intelligemment gérée, de même qu'une faible densité nécessite d'apporter d'autres solutions, elle est une caractéristique bénéfique² pour les échanges qu'elle favorise.

Ainsi, en peuplant les espaces économiques métropolitains, la métropolisation développe la demande de transports publics, d'autant plus que le transport public n'est plus seulement un objet à usage interne, mais également un outil de valorisation externe et une vitrine dans la concurrence mondiale. Les réussites dans ce domaine peuvent fournir une publicité importante à un espace économique. Ainsi, avec le métrobus ouvert le 17 décembre 1994, l'agglomération de Rouen a bénéficié de très nombreux articles dans les médias du monde entier. Le même phénomène a profité à l'agglomération de Toulouse avec la mise en service du VAL.

A *contrario*, les échecs ou semi-échecs fournissent une publicité négative. Orlyval a gravement nui à l'image de marque « Ile-de-France » dans la concurrence avec les grandes métropoles mondiales. Les ennuis techniques du VAL à Taipei créent une profonde déception qui retarde le développement du métro et surtout dissout ou retarde l'effet d'annonce auquel tenait la capitale de la République de Chine à Taïwan. Elle a ainsi un argument de moins pour montrer au monde sa réussite économique par le choix d'un transport public *a priori* particulièrement performant et ainsi intégrer le Taipei au club des grandes métropoles mondiales.

LA « VILLE PLURIELLE »

La demande de transports urbains s'accroît en raison d'un autre facteur que nous avons appelé le phénomène de la « ville plurielle »³.

Les nouvelles technologies de transport ont considérablement réduit l'espace-temps entre les lieux. Il est donc devenu aisé de quitter pour une journée, voire pour une demi-journée, un espace économique pour un autre. Le TGV, qui est finalement un transport urbain, ou plus précisément un transport interurbain, permet d'avoir un domicile à 200 kilomètres et plus de son lieu de travail. L'avion permet des déplacements jusqu'à 1 000 km, autorisant sans difficulté un aller-retour dans la journée. Les

1. Claval, Paul, « Perspectives sur les communications, la géographie politique et le changement global », *Netcom*, vol. 7, n° 2, septembre 1993.

2. Egal, Yves, « Des effets positifs de la densité urbaine », *Transports urbains*, n° 83, avril-juin 1994.

3. Dumont, Gérard-François, « Une révolution urbaine silencieuse : la ville plurielle », *Penser la ville de demain*, L'Harmattan, Paris, 1994.

hommes voient donc leurs activités de moins en moins circonscrites à un espace économique déterminé. Aller de Paris à Lille ou de Tours à Paris en TGV ne donne pas l'impression de changer d'espace. Le ballet des avions, notamment des avions intérieurs, conduit à assimiler certains vols à des métros aériens. C'est le cas en France de la ligne Paris-Toulouse ou à Taïwan des nombreux vols intérieurs qui permettent de faire fi des montagnes qui cloisonnent l'île. Dans la capitale Taïpei, cette impression de métro aérien est renforcée par le fait que l'extension urbaine permet désormais d'accéder à l'aéroport des lignes intérieures presque aussi aisément (et parfois plus, en raison des embouteillages dans les quartiers les plus centraux) qu'à la gare centrale. Les transports, de révolution en révolution (perfectionnement de la machine à vapeur au XIX^e siècle, autorisant le développement du chemin de fer, automobile, avion, train à grande vitesse, sans oublier l'amélioration de la vitesse sur les voies maritimes, lancement de ponts de plus en plus hardis, creusement de tunnels sous la mer), amenuisent la durée des migrations pendulaires. En même temps, ces innovations autorisent une grande variété dans les flux de déplacements. Il en résulte que de plus en plus d'agents économiques exercent leurs activités dans plusieurs espaces économiques. Plus généralement, les individus sont amenés à fréquenter plusieurs villes selon leurs besoins économiques, culturels, de consommation, [...] Il en résulte un besoin croissant de déplacements, l'essor d'une société de flux, même si l'évolution peut conduire à des comportements duals entre des gros consommateurs de transports et d'autres vivant dans un espace plus limité pour des raisons sociales (certains quartiers en difficulté) ou en raison de situations particulières, telle la cessation de l'activité professionnelle ou une moindre mobilité due à l'âge.

LE TEMPS ET LA VIE

Un dernier moteur de l'accroissement de la demande de transport provient de la croissance du temps disponible. A cela, deux raisons. Hormis les personnes exerçant d'importantes responsabilités, la majorité de la population active a vu son temps de travail diminuer, soit par une baisse de la durée hebdomadaire, soit par un allongement des droits à congé. Par ailleurs, la prolongation des études étire une période où les temps de loisir sont généralement plus grands que dans les contraintes de la vie active. L'augmentation de la longévité accorde dans le cycle de la vie plus de temps à ces mêmes loisirs. Cela est encore plus net dans les pays qui, comme la France¹, ont multiplié les systèmes de pré-retraite. Le tourisme mondial bénéficie d'ailleurs à grande échelle de cette clientèle nouvelle des retraités bénéficiant à la fois de revenus autorisant des loisirs plus ou moins lointains et d'un état de santé qui le permet. Le développement de la mobilité de loisirs, évident dans les lieux touristiques, existe tout autant à l'intérieur des espaces économiques qui se doivent de répondre à cette demande. Cette clientèle des tranches d'âge les plus élevées peut d'ailleurs formuler une demande pressante de transports publics dans la mesure où son recours aux moyens de déplacement individuels est de plus en plus difficile. La marche à pied même devient de plus en plus fatigante, et le stress de la conduite automobile dans les embouteillages peut s'avérer insupportable avec l'âge.

1. Le record est sans doute IBM-France avec le plan social 1994 mettant en préretraite à 52 ans.

Ainsi, la demande de transports publics dans les espaces économiques devrait croître dans le monde tant en raison de certaines évolutions économiques que des processus d'urbanisation. Cela ne signifie pas pour autant une croissance générale des transports publics si l'offre n'est pas adaptée aux besoins, d'un point de vue quantitatif comme d'un point de vue qualitatif. L'exemple français est à cet égard éclairant. Le début des années 1990 n'a pas été, pour diverses raisons, globalement favorable à la fréquentation des transports publics : situation économique morose ; évolution de la structure urbaine avec le développement de la péri-urbanisation ; fiabilité limitée des transports publics (multiplication des incidents « techniques » causant des retards, grèves périodiques¹, accroissement de l'insécurité), insuffisance de multimodalité...

Néanmoins, il existe de fortes disparités en fonction des politiques des villes. La fréquentation du VAL de Toulouse a dépassé les pronostics et les actions volontaristes dans certaines villes – comme à Strasbourg – sont parvenues à des effets concrets. L'utilisation des transports urbains collectifs dépend donc des modes existants et d'un ensemble de facteurs facilitants qui ont chacun leur importance. Les réponses à apporter à la demande sont donc diverses et comprennent des aspects techniques, organisationnels, qualitatifs et financiers.

Les caractéristiques à dominante technique méritent d'être précisément analysées car leurs performances sont très variables.

SIX MODES DE REPONSE

Commençons par les *autobus et trolleybus circulant sur la voirie courante*. C'est le mode de circulation de transport urbain le plus élémentaire. Son efficience est limitée car il subit tous les inconvénients de la circulation automobile. Bien que très utilisé en ville, il ne peut avoir en fait une grande efficacité que dans des voies à faible circulation, généralement en dehors des centres-villes. Cependant, l'efficacité du transport public sur une voie banalisée peut être plus grande si le bus bénéficie de priorités de circulation. Il peut par exemple être équipé d'un dispositif qui commande automatiquement les feux de circulation, lesquels passent au vert lorsqu'il se présente.

Depuis les années 1960, différentes villes ont créé des *couloirs réservés* dont on pouvait espérer un gain important dans les performances des bus. Les résultats se sont révélés le plus souvent modestes pour deux raisons. D'une part ces couloirs supportent une circulation relativement intense à cause des différents véhicules autorisés en dehors des bus : taxis, véhicules prioritaires, véhicules municipaux, voitures postales et convois de police... D'autre part, trop de particuliers ne respectent pas ces couloirs : ils y circulent et les bloquent même en y stationnant ou en effectuant des livraisons.

Cet échec relatif explique le développement du *transport en voie propre*. La voie réservée au bus est alors clairement délimitée par rapport à la voirie banalisée.

1. Au colloque Ethique et aménagement du territoire de La Roche-sur-Yon du 21 octobre 1995, le représentant de la SNCF a déclaré que les 160 000 employés de cette entreprise publique effectuaient en moyenne 20 % des heures de grève de toute la population active.

Elle a un caractère exclusif totalement repérable dans le paysage urbain. La tentative de l'emprunter avec des véhicules non autorisés est réduite. Elle peut même être totalement empêchée lorsque les bus disposent, comme à Montpellier ¹, d'une télécommande permettant d'actionner des barrières de protection.

Le *site propre* peut également être *ferroviaire* et il garantit alors les temps de transport, la régularité et un meilleur confort. Le tramway constitue donc un système nettement plus efficace que les trois modes cités précédemment. C'est un site propre qui a l'avantage d'être dissuasif pour les autres utilisateurs de la voirie, en particulier lorsqu'il est établi sur ballast ou, comme à Strasbourg, sur gazon. Mais ces avantages ont naturellement un coût : le site propre ferroviaire exige en effet le déplacement des réseaux urbains souterrains (égouts et canalisations diverses), ce qui représente des frais importants de génie civil.

Enfin, une cinquième réponse à la demande de transports urbains consiste en un *site propre intégral*, tel celui du métro. Il offre une capacité nettement supérieure aux précédents, mais il exige des investissements lourds, surtout dans les parties souterraines. La réalisation du métro nécessite un budget environ trois fois plus élevé que le tramway. Ce mode de transport comprend des variantes techniques présentant d'importantes différences. Ainsi le VAL a-t-il une souplesse de gestion qui permet de mieux adapter la fréquence de la circulation des rames aux besoins instantanés.

Quant au système TVR (*transport sur voie réservée*) dont la première mise en service était envisagée à Caen en 1998, c'est en quelque sorte un système hybride dans la mesure où il est en site propre, avec guidage et traction électrique sur une partie de l'itinéraire, mais il peut aussi fonctionner sur pneus comme un bus afin de poursuivre sa route hors de tout site propre. Le TVR paraît particulièrement adapté aux villes moyennes où le tramway serait surdimensionné.

Choisir le mode de transport exactement adapté aux besoins de l'espace économique considéré n'est pas nécessairement le plus difficile, même si certains choix sont contestés ou contestables. Ainsi le district de Rennes a retenu le VAL, ce qui correspond à une ligne unique de transport lourd, alors que l'agglomération s'est développée suivant une structure étoilée ².

PROJET URBAIN ET VOLONTARISME RETICULAIRE

Ce point très important concerne les aspects organisationnels des transports urbains. Par ce néologisme « métrobus », l'agglomération de Rouen a bien mis en évidence l'importance de l'intermodalité et la nécessité de comprimer au maximum les ruptures de charge. L'échec de la liaison par VAL d'Antony à Orly ³, établie pour joindre l'aéroport à la capitale, a bien mis en évidence le caractère difficilement acceptable de la rupture de charge. La faiblesse de l'intermodalité en

1. Cf. *Transports urbains*, n° 72, juillet-septembre 1991.

2. Philipponneau, Michel, *Le VAL à Rennes ?* Nature et Bretagne, Spezet, 1995.

3. Cette liaison ayant fait faillite, son exploitation a été poursuivie avec comme objectif le « petit équilibre », c'est-à-dire la non couverture des investissements par les recettes.

Ile-de-France a des raisons historiques liées à un fort antagonisme entre intérêt local (Paris intra-muros) et intérêt régional ou national¹, d'où par exemple l'insuffisance des liaisons entre gares, les différences techniques entre les gabarits, les sens inverses de circulation de la RATP et de la SNCF ou l'absence de gares communes entre ces deux réseaux (il aura fallu attendre la gare de Chessy et Disneyland-Paris pour connaître une première réalisation de ce type). Les insuffisances de l'intermodalité ont davantage de conséquences négatives lorsque les déplacements traditionnels et réguliers laissent une place plus grande à des déplacements périphériques ou à des déplacements en circuits multimotifs : par exemple, du domicile au lieu de travail, puis du lieu de travail à un équipement sportif ; le lendemain, passage dans un grand magasin ou déplacements de plus grande « portée » ; enfin retour au domicile. Le choix d'un mode de transport en commun pour tel ou tel axe de l'espace économique doit donc s'inscrire dans un projet plus vaste de transport urbain, lui-même partie intégrante d'un projet urbain global.

Les difficultés de l'Ile-de-France sont difficilement évitables puisque cette région n'a pas d'autorité unique en matière de transports et connaît en conséquence de fortes difficultés de coordination entre les différentes institutions². En revanche, lorsque le cadre réglementaire n'est pas « archaïque » comme celui des transports en région parisienne, les transports urbains peuvent s'intégrer dans une stratégie d'ensemble. Par exemple, au début des années 1990,

« les ingrédients de la réorganisation des déplacements à Nantes tiennent en trois points :

- un plan de déplacement districtal arrêté en 1990 autour de deux opérations majeures : deux lignes de tramway complètes et une rocade bouclée pour 1994 ;
- une stratégie volontariste de la ville pour décongestionner son cœur ;
- un groupe de pilotage présidé par le maire, et un groupe technique présidé par le secrétaire général, tous deux placés sous le thème de l'aménagement urbain »³.

Un projet de site propre ne sera efficient et bien accepté par les citoyens – notamment par les commerçants – que s'il est bien articulé avec les autres modes de transport existants. Cela suppose de bien traiter les trajets terminaux avec les transports urbains complémentaires, d'avoir des pôles d'échange avec les autres modes de transport (chemin de fer, taxis, automobiles,...). Dans le cas contraire, le transport urbain ne peut atteindre son objectif d'améliorer la qualité de vie dans la ville. Il se contentera d'une clientèle captive, personnes âgées, scolaires, qui n'a pas le choix de son mode de transport⁴.

1. Margairaz, Michel, *Histoire de la RATP*, Albin Michel, Paris, 1989.

2. *Transports urbains*, n° 82, janvier-mars 1994.

3. *Transflash*, n° 181, octobre 1993.

4. Il est particulièrement reproché au métrobus de Rouen de ne pas desservir l'université, qui se trouve sur le plateau de Mont-Saint-Aignan.

ASPECTS QUALITATIFS

Bien sûr, tout espace économique dispose d'un réseau de transport urbain. Au delà de cette simple constatation, il s'agit de mettre en œuvre un volontarisme réticulaire en favorisant la complémentarité des différents modes de transport et leur interconnection. Une politique d'intégration tarifaire complétant le dispositif, fait partie des aspects qualitatifs essentiels à la réussite des transports urbains. Simplicité, qualité de l'accueil, rapidité, régularité, confort sont les ingrédients indispensables pour améliorer l'offre de transport en commun.

La simplicité, en dépit de certaines modalités comme la carte orange, a encore un long chemin à parcourir. En Ile-de-France, le titulaire d'une carte orange quatre zones qui veut se rendre à Roissy doit, pour minimiser les coûts, descendre à une gare intermédiaire et acheter un billet pour le complément de son trajet, car il est impossible de l'acheter à une gare de départ.

La qualité de l'accueil, ou plutôt la mauvaise qualité de l'accueil, pourrait faire l'objet de millions de constats d'huissier. Des formules cherchent à surmonter ces lacunes. Par exemple à Lyon¹, la Société lyonnaise de transport en commun développe le concept SCAMP (satisfaction du client par amélioration de la motivation et du professionnalisme). Il s'agit d'un management par la qualité mettant en place un certain nombre de paramètres : propreté, information des voyageurs, respect de la ponctualité, taux de contrôle des fraudes, [...] La chanson qui a fait connaître Serge Gainsbourg en 1958 – Le poinçonneur des Lilas – a depuis longtemps cessé d'être d'actualité dans le métro parisien. Mais on a fini par se rendre compte que le rôle du poinçonneur ne consistait pas qu'à faire des trous dans les tickets. C'était une présence humaine utile pour la sécurité et pour donner des informations si nécessaire.

L'impératif de rapidité est l'une des raisons qui conduisent à développer le site propre. Malheureusement, qui dit site propre ne dit pas nécessairement rapidité lorsque s'ajoutent incidents techniques et défaillances humaines. L'un des exemples les plus notables est celui de la ligne C du réseau express régional (RER) de l'Ile-de-France, qui s'étend sur près de 200 km à travers sept départements, avec 83 gares, dont 18 dans Paris intra-muros. Cette ligne détient le record des retards, avec plus de mille incidents par an², sans compter les multiples grèves ou négligences. Le caractère chronique du mauvais fonctionnement de cette ligne est tel que les employeurs hésitent à embaucher quelqu'un qui leur annonce qu'il aura à emprunter la ligne C !

Le confort est un élément important qui suppose d'abord une bonne accessibilité. Celle-ci a été pratiquement révolutionnée pour les bus et les tramways depuis les années 1980 avec le développement et le perfectionnement des planchers surbaissés. Cette technique a d'ailleurs aussi l'avantage d'accélérer la montée et la descente, ce qui raccourcit les temps d'arrêt et améliore la régularité du service.

1. *Le Tout Lyon*, 8 au 11 juillet 1994.

2. *Le Monde*, 19 janvier 1995, p. 14.

L'amélioration de l'accessibilité vaut pour tous les clients, pour les personnes accompagnées de jeunes enfants, pour les passagers encombrés de bagages. Elle est indispensable pour permettre le transport des handicapés¹.

En outre l'offre de transport urbain pose bien évidemment la question de son financement. Il s'agit en fait d'une question fort complexe dans son principe comme dans ses modalités. Toute analyse des coûts des transports collectifs soulève en effet nombre de difficultés. Certes, les coûts spécifiques aux transport collectifs (dépenses d'investissement et de fonctionnement) sont normalement individualisables. Mais il faut d'abord y ajouter le coût d'opportunité du capital immobilisé et le coût d'opportunité de l'espace des emprises des sites propres et de leurs annexes. A ces coûts s'ajoutent des coûts partagés avec les transports non collectifs (voirie, police,...) et les coûts externes. En réalité, les coûts économiques des transports², même s'ils ont fait l'objet de multiples approches, justifient de nouvelles améliorations méthodologiques dans l'analyse économique, de nature à apporter de meilleures réponses aux modalités de financement des transports urbains.

LE PARADOXE

En définitive, les évolutions démographiques et économiques génèrent dans le monde des besoins croissants et complexes en transports urbains. L'offre fait l'objet d'un traitement diversifié selon les espaces économiques. Ainsi s'opposent, pour simplifier, le « modèle urbain » des villes donnant pleinement priorité au transport collectif, et le « modèle californien », dévolu à l'automobile. Les Français ont rarement opéré un choix délibéré entre ces deux modèles, et les grandes villes des nouveaux pays industriels ou des pays en développement oscillent, selon les cas, entre une certaine anarchie et une organisation encore timide.

Quant aux transports, ils reflètent l'écart entre le niveau technique et le niveau organisationnel. Techniquement, entre le métro du poinçonneur de billets et le VAL, il s'est produit une véritable révolution pour la régularité, la souplesse et le confort possibles. Entre le vieux bus prisonnier des embouteillages³ et le tramway des années 1990, il y a également un changement considérable. Mais, dans le même temps, la capacité organisationnelle de nos sociétés n'a pas fait de progrès comparables.

Les transport publics, qui sont un des éléments stratégiques des espaces économiques, situent pour développer davantage la concurrence entre les territoires dans leur capacité à satisfaire des fonctionnalités plutôt qu'à rivaliser dans les technologies des moyens de transport.

Gérard-François DUMONT

1. FNAUT infos, Ile-de-France, mai 1994.

2. Cf. par exemple Beauvais Jean-Marie, *Transports urbains*, n° 81, octobre-décembre 1993.

3. En 1932, à Paris, la traversée de la place de la Concorde par un autobus demandait couramment 15 minutes.

Pour citer cette publication:
To cite this version:

Dumont, Gérard-François, « Transports urbains et espace économique »,
dans : *Nouveaux espaces et systèmes urbains, Mélanges à Bernard Dezert*,
Paris, Editions Sedes, 1998, p. 385-394. [ISBN 2-7181-9179-1]