

Schémas régionaux de transport : avancement des démarches

Patricia Varnaison Revolle

▶ **To cite this version:**

Patricia Varnaison Revolle. Schémas régionaux de transport : avancement des démarches. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1998, 22 p., cartes, tableaux. hal-02165567

HAL Id: hal-02165567

https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02165567

Submitted on 26 Jun 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.

rapport d'étude

Schémas régionaux de transport

Avancement des démarches

mars 1998

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Remerciements :

Je tiens à remercier les services transports des vingt régions métropolitaines françaises, qui ont répondu à des entretiens téléphoniques parfois longs, et sans lesquels ce document n'aurait pas pu être écrit.

NOTICE ANALYTIQUE

<table>
<tr><td colspan="4">Organisme commanditaire :
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Département mobilité, transports et services urbains
9, rue Juliette Récamier 69 456 Lyon cedex 06</td></tr>
<tr><td colspan="4">Titre :
SCHÉMAS RÉGIONAUX DE TRANSPORT</td></tr>
<tr><td colspan="3">Sous titre :
Avancement des démarches</td><td>Langue :
Français</td></tr>
<tr><td colspan="3">Auteur (s) :
Patricia VARNAISON REVOLLE - CERTU</td><td>Date d'achèvement :
Mars 1998</td></tr>
<tr><td colspan="4">Remarques préliminaires :
Le document s'appuie sur deux enquêtes téléphoniques auprès des services transpot des vingt Régions métropolitaines hors Île de France, qui ont eu lieu en mai 1996 et en décembre 1997.
L'année et demi écoulée entre les deux enquêtes, permet de mesurer les évolutions.
Le document a été validé par les services de ces Régions au cours du premier trimestre 1998, à l'exception de la Région Pays de la Loire.</td></tr>
<tr><td colspan="4">Résumé :
Suite au rapport du Sénateur Hubert Haenel (Régions, SNCF : vers un renouveau du service public - propositions du Sénateur Hubert Haenel - mars 1994), la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, dite "Loi Pasqua", a proposé en son article 67 d'expérimenter le transfert de compétences des transports ferroviaires de voyageurs de l'État vers des régions candidates.
Un renouveau des démarches de type schéma régional de déplacements s'est alors engagé dans les Régions. Ce document fait un point sur l'avancement des démarches, début 1998, dans les vingt Régions métropolitaines françaises, il tente aussi de mesurer l'évolution récente des réflexions en Régions.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Mots clés :
Schéma régional transport, régionalisation, politiques régionales, maîtrise d'ouvrage, partenariat, concertation, intermodalité, périurbain, tarifications combinées, méthodes, partage modal...</td><td>Diffusion :
Libre</td></tr>
<tr><td>Nombre de pages :
20</td><td>Prix :
30 F</td><td>Confidentialité :
Non</td><td>Bibliographie :
Non</td></tr>
</table>

SOMMAIRE

1. Une démarche récente - des évolutions fortes en moins de deux ans. 7

1.1 Rappel du contexte 7

1.2 Rappel des grandes tendances observées en 1996 7

2. Treize schémas régionaux de transport approuvés 8

3. Des objectifs affinés 9

4. Qu'est ce qui caractérise les schémas régionaux de transport ? 10

4.1 L'affirmation d'une politique régionale de transport 10

4.2 Une prise en charge par les élus 10

4.3 Une implication de plus en plus forte des services communication. 11

4.4 La constitution d'une maîtrise d'ouvrage en Régions 11

5. Créer un partenariat 12

5.1 L'ouverture du dialogue entre autorités organisatrices 12

5.2 Quelques difficultés perdurent 13

5.3 Un dialogue au delà des autorités organisatrices 13

6. Un objectif affirmé : développer l'intermodalité 14

6.1 Comment desservir le périurbain ? Qui l'organise ? 14

6.2 Les lieux d'interfaces (pôles d'échanges, parcs relais) sur ces territoires. 15

6.3 Tarification intégrée ou combinée 16

7. Aspects plus techniques 17

7.1 Horizon le plus lointain pris en compte dans le schéma régional 17

7.2 Des démarches plus longues que prévu 17

7.3 Coordination avec d'autres démarches de planification 18

7.4 Les modes pris en compte 18

7.5 Données utilisées 19

7.6 Estimation de la demande 20

8. Synthèse. 22

PRÉAMBULE

L'objectif de ce document est de donner une vision à un instant donné de l'avancement des démarches régionales en matière de transport.

L'analyse est basée sur deux enquêtes téléphoniques auprès des services transport des vingt Régions métropolitaines hors Île de France, qui ont eu lieu en mai 1996 et en décembre 1997.

L'année et demi écoulée entre les deux enquêtes, permet en outre de mesurer les évolutions.

Le document a été validé par les services de ces Régions au cours du premier trimestre 1998, à l'exception de la Région Pays de la Loire.

1. Une démarche récente - des évolutions fortes en moins de deux ans.

1.1 Rappel du contexte

Suite au rapport du Sénateur Hubert Haenel (Régions, SNCF : vers un renouveau du service public - propositions du Sénateur Hubert Haenel - mars 1994), la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, dite "Loi Pasqua", a proposé en son article 67 d'expérimenter le transfert de compétences des transports ferroviaires de voyageurs de l'État vers des régions candidates.

Dans son rapport, le Sénateur Haenel, proposait en outre, que seules des Régions ayant un schéma régional de transport, donc ayant réfléchi à une politique régionale de transport, puissent être région expérimentatrice.

La Loi ne faisait pas condition de l'existence d'un schéma régional de transport pour être Région expérimentatrice. Toutefois, lors d'un CIAT[1] qui s'est déroulé à Troyes fin 1995, l'État a fortement incité les Régions à engager des démarches de type schéma régional de transport.

De fait, les vingt régions métropolitaines ont engagé de telles démarches, sans exception.

1.2 Rappel des grandes tendances observées en 1996

(Pour plus de renseignements, le lecteur pourra se reporter au document rédigé à l'époque, figurant dans le document CERTU, Les schémas régionaux de déplacements - Actes de la journée organisée le 4 avril 1996 à Toulouse par le GART et la Région Midi-Pyrénées).

- → **Toutes les Régions s'engageaient ou étaient déjà engagées dans une procédure de schéma régional de transport.**

- → **Les Régions avaient une attente forte sur les méthodes : comment élaborer un schéma régional de transport et/ou de déplacements ? que doit on étudier? ....**

- → **Les questions d'intégrations tarifaires prenaient une place importante dans les schémas régionaux. Les Régions voyaient à travers ces réflexions un moyen de faire dialoguer ensemble les autorités organisatrices de transport de la Région.**

- → **Les démarches n'étaient pas stabilisées et les contenus s'affinaient et évoluaient rapidement.**

- → **Deux Régions semblaient engager une démarche plus lourde que les autres : Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.**

- → **Deux Régions avaient une pratique quotidienne plus ancienne que les autres : l'Alsace et le Nord-Pas-de-Calais. Ces Régions qui avaient toutes les deux adopté un schéma régional considéraient d'ailleurs que le schéma approuvé n'était pas la fin d'un travail, mais qu'il était plutôt le début d'un processus continu d'études.**

---

[1] Comité interministériel d'aménagement du territoire.

2. Treize schémas régionaux de transport approuvés



Cinq Régions avait approuvé un schéma régional de transport en mai 1996 : Provence-Alpes-Côte d'azur (1989), Picardie (Décembre 1991), Centre (1993), Alsace (Juin 1994), Nord Pas De Calais (Juin 1995), **huit Régions ont approuvé leur schéma depuis** : Champagne-Ardenne (Octobre 1996), Auvergne (Novembre 1997), Pays de la Loire (Janvier 1997), Bourgogne (Février 1997), Midi Pyrénées (Juin 1997), Lorraine (Octobre 1997), Rhône-Alpes (Novembre 1997), et Aquitaine (Décembre 1997).

La Picardie et la Région Provence-Alpes-Côte d'azur qui avaient les schémas les plus anciens, ont déjà lancé un nouveau schéma.

Le schéma de la Région Centre, voté en 1993, devrait être complété par un plan régional des transports pour renforcer son caractère intermodal. Il est pour l'instant en attente.

Les Régions Basse-Normandie, Bretagne, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon et Poitou-Charentes, sont en phase de proposition ou d'approbation par les autres autorités organisatrices de la région.

Les régions Franche-Comté et Limousin sont en phase de constat/diagnostic, ainsi que les régions Picardie et Provence-Alpes-Côte d'azur qui entament une nouvelle démarche.

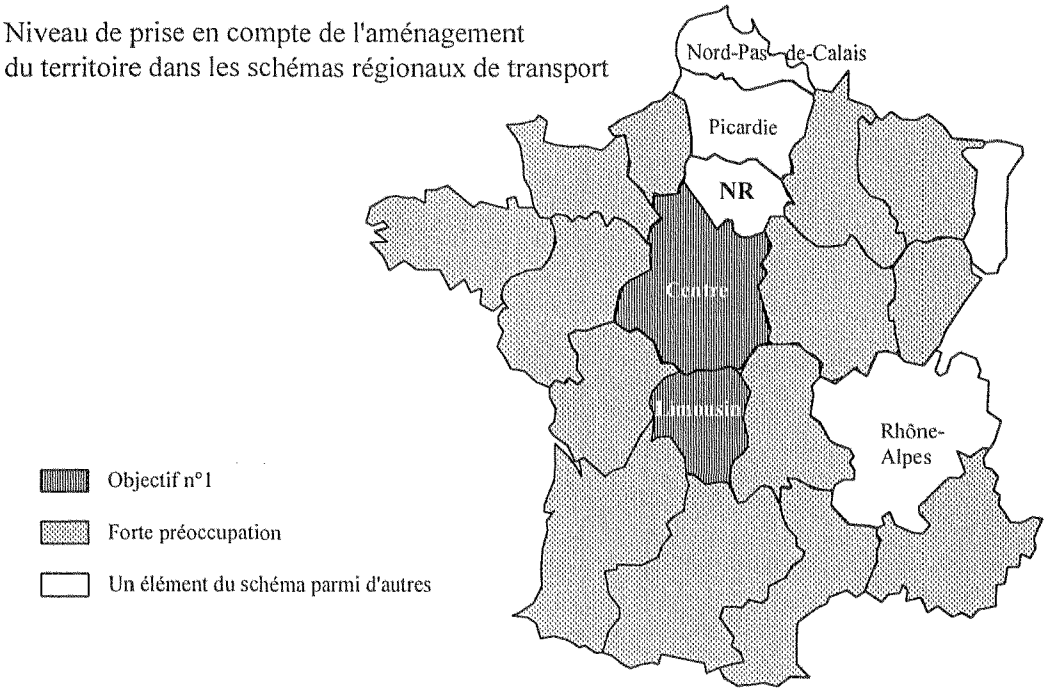
3. Des objectifs affinés

Après un an et demi de réflexion, les objectifs des Régions se sont affinés et précisés, les grands objectifs que l'on peut retenir aujourd'hui sont les suivants :

- → **Donner les moyens à la Région de forger sa politique transport;**
- → **Préparer le transfert de compétences et la régionalisation, et notamment être un partenaire crédible, force de propositions face à la SNCF;**
- → **Créer un partenariat avec les autres autorités organisatrices de la Région;**
- → **Favoriser l'intermodalité.**

Certaines Régions évoquent des objectifs plus pragmatiques de gestion financière notamment, comme **fournir le meilleur service aux usagers, au moindre coût.**

Enfin, la composante aménagement du territoire qui par nature est intégrée à une démarche de type schéma régional de transport, est pris en compte de façon inégale dans les schémas régionaux de transport, selon les régions et les contextes locaux.



Deux Régions, le Centre et le Limousin, mettent l'aménagement du territoire en priorité numéro 1. Desservir de manière équilibrée le territoire est plus important que de rentabiliser le réseau de transport.

Quatre Régions ne l'ont pas mis en avant dans le cadre du schéma régional de transport, même si de fait, il est sous-jacent, l'Alsace, le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie et Rhône-Alpes. Cet aspect étant traité par certaines régions, dans des démarches plus transversales de type schéma régional d'aménagement du territoire.

Pour les autres Régions, soit la très grande majorité, l'aménagement du territoire a une place importante.

Enfin la Région Midi-Pyrénées, par exemple, a inscrit comme objectif à son schéma de mieux définir les fonctions assignées aux transports collectifs dans l'aménagement du territoire.

4. Qu'est ce qui caractérise les schémas régionaux de transport ?

4.1 L'affirmation d'une politique régionale de transport

La démarche schéma régional de transport, est l'occasion pour les Régions d'écrire les fondements de la politique régionale en matière de transport.

On trouve donc très souvent, dans les schémas, les grandes orientations de la politique régionale, sans qu'il y ait forcément appui sur beaucoup de chiffres.

"Le schéma régional de transport est simplement considéré comme intégré au travail normalement effectué par la Région, c'est une formalisation par écrit de la politique de la Région en matière de transport à un moment donné."

"Le schéma n'est pas fondé sur des chiffres et des statistiques, on y trouve les fondements de la politique transport de la Région, c'est un document d'orientations."

Certaines régions vont assez loin dans leurs propositions. C'est le cas de Rhône-Alpes, pour qui chaque autorité compétente *"peut contribuer à la mise en oeuvre des objectifs de l'autre, dans le respect de ses compétences. C'est dans cet esprit que le schéma régional des transports peut évoquer certains aspects de politiques qui ne relèvent pas des prérogatives régionales."* Rhône-Alpes parle ainsi dans son schéma, de maîtriser la circulation automobile autour des grandes agglomérations, et de rechercher une plus grande cohérence entre le transport et l'occupation de l'espace par les hommes et les activités.

D'autres Régions, comme Midi Pyrénées, ont intégré en plus des grandes orientations du conseil régional, les grandes orientations des 18 autres autorités organisatrices de la région.

4.2 Une prise en charge par les élus

"Politiquement, les élus se sont saisis de la compétence, la notion de transports régionaux émerge."

"Il y a dissociation entre la démarche politique et la démarche technique", le schéma régional étant l'émanation d'une démarche politique.

"Le dossier a suscité une attention particulière des élus, notamment depuis la décision de reporter le vote. Le document est un document d'orientation , sans carte, ayant intégré les préoccupations d'autres commissions que le transport : commissions aménagement du territoire, urbanisme et logement, environnement, sport et tourisme, économie et technologie."

4.3 Une implication de plus en plus forte des services communication.

Cette prise en charge par les élus se retrouve aussi dans le fait qu'en 1997 les services de communication des Régions sont plus impliqués qu'en 1996. Ce sont souvent les relais vis à vis de l'extérieur.

Certaines régions intègrent dans leur démarche une mission spécifique communication qui est confiée à un bureau d'études ad'hoc. Ce type de bureau d'études assure une fonction d'animation de la concertation, et fait le lien entre le politique et le technique. Il s'agit en particulier des Régions Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

En Picardie le service communication de la région a engagé douze réunions dans des lieux représentatifs de la région, avec des élus locaux, les CCI (chambre de commerce et d'industrie), les usagers, les transporteurs ... pour faire remonter au niveau de la Région les préoccupations locales et la notion de transport collectif.

En Rhône-Alpes, une exposition itinérante sur les transports régionaux , avec présentation de matériel roulant notamment, a été organisée dans les huit plus grandes villes de la région. Ce fut une occasion de parler du schéma régional à la population...

4.4 La constitution d'une maîtrise d'ouvrage en Régions

Les documents votés reflètent mal le travail effectivement réalisé par les services techniques et les bureaux d'études, qui est souvent beaucoup plus précis et fouillé.

Par contre, il est certain que le travail engagé a permis aux services de constituer dans de nombreux cas une banque de données sur les déplacements régionaux, qui n'existait pas jusqu'alors et qui constitue une source d'information importante.

"Avant le SRT la Région ne disposait pas d'outil de référence, aujourd'hui elle peut se positionner en tant que force de proposition face à la SNCF notamment."

"Une banque de données sur les déplacements régionaux existe aujourd'hui, une maîtrise d'ouvrage s'est constituée à la Région."

Certaines régions notent, toutefois, qu'il y a une carence importante sur les informations existantes, et qu'il faudrait harmoniser les enquêtes, et optimiser leur diffusion et leur utilisation.

Enfin, les services techniques des régions s'étoffent, même s'ils restent de petits services dans beaucoup de régions.

5. Créer un partenariat

5.1 L'ouverture du dialogue entre autorités organisatrices

Les démarches engagées par les Régions ont permis d'engager le dialogue entre autorités organisatrices, ou au moins pour certaines d'en faire émerger la nécessité.

Le simple dialogue, et le fait d'aboutir à un langage commun sont très importants.

En 1996 les Régions n'avaient pas toutes associé les autres autorités organisatrices de leur région, et surtout les autorités urbaines. En 1997, la formalisation et la pérennisation de la concertation entre autorités organisatrices est souvent un des premiers objectifs du schéma régional de transport.

Cette formalisation prend des formes différentes selon les régions : création d'associations des autorités organisatrices, pilotage par la Région de groupes de travail d'information par départements, concertation informelle au coup par coup, informations réciproques et implication dans les démarches stratégiques de chacun .....

"A émergé de la démarche SRT, la nécessité de coordonner les autorités organisatrices de la Région."

"En parallèle de l'étude, un groupe des experts des autorités organisatrices s'est constitué avec le bureau d'études, et a permis d'identifier les thèmes de travail. C'était la première fois que les autorités organisatrices se parlaient vraiment ensemble, la Région souhaite que cela perdure au delà de la démarche SRT."

"La concertation a été vécue très positivement, elle a permis un examen contradictoire des enjeux et propositions, et permis une maturation et un affinement des propositions.

La démarche a contribué à amplifier l'esprit général de concertation et a donné un nouvel élan. La Région a joué un rôle d'initiation, de prise de conscience d'un intérêt général, de catalyseur, notamment par rapport à des sujets comme la billétique, en vue d'équipement par les autorités organisatrices urbaines de systèmes compatibles pour l'instauration de tarifications intégrées."

"Il y a une meilleure entente entre autorités organisatrices, il était question de créer une association, mais cela semble poser trop de problèmes, les échanges seront plutôt abordés sous forme de comités de suivi du schéma."

"Le schéma régional de transport multimodal a mis en place des groupes techniques départementaux qui réunissent l'ensemble des autorités organisatrices d'un département (attentes des autorités organisatrices, pour que la Région liste les projets et les hiérarchise, dans une optique de meilleure complémentarité)."

En Haute-Normandie, ce dialogue devrait se concrétiser à travers **une charte d'intermodalité** qui devrait être adoptée parallèlement au schéma régional (probablement été 1998). Cette charte entre la Région, les autres autorités organisatrices et l'État, a pour ambition de définir les principales règles de coopération entre les signataires, dans un esprit de respect de l'identité de chacun, d'efficacité des décisions, et de cohérence d'ensemble. Elle définit ainsi les principes de compétences institutionnelles et de compétences transverses.

La Région Languedoc-Roussillon souhaite aller plus loin :
"La Région veut mettre en place une conférence régionale des transports, pour pérenniser les relations qui se sont instaurées entre autorités organisatrices, et faire un pas, si possible, vers une autorité organisatrice de l'intermodalité, en proposant que la Région devienne le "promoteur de l'intermodalité"."

La Région Midi-Pyrénées responsabilise et implique les autres autorités organisatrices de la région, en nommant certaines chef de file d'expérimentations pilotes sur un secteur géographique, en vue de leur extension à toute la région (services intervilles, pôles d'échange, harmonisation tarifaire ...)

5.2 Quelques difficultés perdurent

Le dialogue entre Régions et Départements est bien établi, même s'il est parfois contraint et forcé. Par contre il est souvent plus difficile avec les urbains surtout lorsqu'on se rapproche géographiquement des agglomérations.

"La coordination par la Région est de moins en moins contestée par les départements et les villes, mais dans le périurbain, ce n'est pas encore tout à fait clair. Les villes et départements ne souhaitent pas financer, il est pourtant clair que la Région ne peut pas être le seul payeur, notamment par rapport au fait que les autorités organisatrices urbaines perçoivent le VT. La LOTI a de fait réalisé un partage modal des compétences entre collectivités, qui pose des problèmes : TCU aux urbains, autocars aux Départements et fer aux Régions."

"Aujourd'hui, les Départements associent la Région a leurs réflexions (schémas départementaux notamment). L'association entre les Départements et la Région, s'est faite sans doute un peu par nécessité et mise en commun des ressources.
Les relations avec les autorités organisatrices urbaines sont plus tendues et plus difficiles, l'existence du VT et le niveau des budgets disponibles pour chacun des partenaires y sont sans doute pour quelque chose."

5.3 Un dialogue au delà des autorités organisatrices

Le dialogue ne s'est en général pas arrêté aux seules autorités organisatrices, des organismes comme les CCI, la FNAUT (fédération nationale des usagers des transports), le CESR (comité économique et social régional), des exploitants autocaristes, la SNCF .... ont très souvent été associés.

L'Aquitaine est même allée plus loin puisqu'elle a démarré sa démarche par une consultation directe (par courrier) des habitants, avec un retour sous forme d'exposition ambulante.

Rhône Alpes a aussi organisé une exposition itinérante sur le thème des transports, qui lui a permis de recueillir les préoccupations de la population.

6. Un objectif affirmé : développer l'intermodalité

Les Régions ont trouvé une réelle légitimité pour intervenir sur des questions de coordination des autorités organisatrices et par voie de conséquences sur l'organisation de l'intermodalité.

L'intermodalité dans le sens du traitement complet de la chaîne de transport, est donc bien au coeur des débats actuels.

En 1996 les Régions n'étaient pas aussi claires, et ce type de préoccupations se cachaient souvent derrière des questions plus restreintes comme l'intégration tarifaire, ou les tarifications combinées.

6.1 Comment desservir le périurbain ? Qui l'organise ?

C'est le point sur lequel achoppent les questions de concertation et de bonnes relations entre autorités organisatrices. Le partage des compétences sur le périurbain n'étant pas défini, personne ne se trouve dans l'obligation d'assumer le financement des dessertes.

Midi-Pyrénées, par exemple, considère que la desserte du périurbain relève de la compétence de l'autorité organisatrice urbaine dotée d'une ressource spécifique (VT). Cela reste toutefois une préoccupation de la Région (1/3 de la population) qui a conduit avec l'État des études dans le cadre du SRT sur l'utilisation de trains pour la desserte périurbaine.

Finalement, presque toutes les régions finissent par s'intéresser au périurbain à un moment de leur démarche, en particulier lorsqu'elles se rapprochent des agglomérations. Cette préoccupation est limitée dans les régions peu urbanisées (une voire deux agglomérations, un axe comme Le Havre-Rolleville en Haute-Normandie), elle est plus forte dans les autres régions, du fait d'un impact plus élevé sur l'ensemble de leur territoire..

L'Alsace, le Languedoc-Roussillon, et Rhône-Alpes considèrent que c'est un enjeu important et global du schéma régional de transport.

A noter qu'en 1996, Rhône-Alpes pensait surtout à la région de Lyon. Depuis, les propositions s'étendent plutôt à Grenoble, Saint Étienne et le genevois français, et devraient se concrétiser

En 1996, deux Régions considéraient que le traitement du périurbain était plutôt l'affaire des urbains :
Pays de la Loire : *la Région n'a pas souhaité intégrer la ligne Sucé-sur-Erdre/Rézé Pont Mousseau dans le schéma régional des transports et laisse l'initiative au District de l'agglomération nantaise.*
La Lorraine : un travail a déjà été réalisé autour de métrolor par exemple, la Région prend en compte plus ou moins expérimentalement le péri urbain, mais c'est plutôt les communes qui portent ce type de projets : exemple de la ligne Nancy-Ludres.

En 1997 ces deux Régions ont revu leur position et sont très attentives et actives sur les projets de desserte ferrée périurbaine.

6.2 Les lieux d'interfaces (pôles d'échanges, parcs relais) sur ces territoires.

L'intérêt des Régions vis à vis des pôles d'échange s'est fortement accru, c'est sans doute sur ces terrains qu'elles trouvent une certaine légitimité..... Quelques exemples d'implication :

- Aquitaine : typologie portant sur 60 pôles d'échanges, démarche de diagnostic systématique engagée et études d'aménagement pour les six principaux pôles;
- Pour la Bourgogne, c'est une des actions prioritaires au niveau de la mise en oeuvre du schéma;
- Bretagne : un point important de la nouvelle réflexion en cours;
- Dans le Centre, une politique d'aménagement des gares moyennes avec abris vélos, parking et aire de retournement des autocars. Cette action est maintenant terminée et la Région se consacre aux petites gares;
- Champagne-Ardenne : constitution de groupes de projets par pôles d'échanges;
- Haute Normandie : action sur l'ensemble des gares de l'axe Le Havre - Rouen, et plus particulièrement des pôle d'échanges du Havre et d'Yvetot;
- En Languedoc-Roussillon, le détail pousse jusqu'à l'examen des cheminements piétons;
- En Lorraine, un examen systématique de toutes les gares a été réalisé, à travers une enquête auprès des communes;
- En Midi-Pyrénées, les pôles d'échanges entrent dans les initiatives pilotes du schéma, l'objectif est de favoriser la synergie entre les partenaires de telle sorte que le projet émerge et puisse fonctionner ensuite;
- Dans le Nord-Pas-de-Calais : requalification des gares et des points d'arrêts dans le contrat de plan; étude d'une carte zonale multimodale, en 1996; étude sur les centres multimodaux de voyageurs , repris en 1998 sur la communauté urbaine de Lille; réflexion sur l'information multimodale;
- La Région Pays de la Loire travaille sur toutes les gares des grandes villes, mais aussi sur l'amélioration de l'accueil dans les gares (160 gares sont concernées sur 190);
- En Poitou-Charentes, mise en oeuvre d'un programme de rénovation des gares régionales portant sur les conditions d'accueil, le développement de l'intermodalité et le renforcement de l'effet réseau des gares;
- Provence-Alpes-Côte d'azur : une grande attention est apportée à l'aménagement des pôles d'échanges, y compris sur les petites gares;
- En Rhône-Alpes un examen systématique de toutes les gares et des point d'arrêts interurbains a été réalisé;
- D'autres Régions investissent sur ce thème, l'Auvergne, la Basse-Normandie (Caen), le Limousin (projet CIEL à Limoges), la Picardie (surtout sur Amiens)...

6.3 Tarification intégrée ou combinée

Forte préoccupation dans le schéma régional	Non pris en compte dans le schéma régional
Alsace **Aquitaine** *(projet de carte orange sur l'agglomération bordelaise)* **Auvergne** **Bretagne** **Centre** *(projet de carte zonale autour de Tours voire Orléans)* **Champagne-Ardenne** *(projet de chartes entre les autorités organisatrices, objectif de favoriser la coopération institutionnelle)* **Franche-Comté** **Haute-Normandie** *(une étude de tarification multimodale est en cours dans le cadre d'un groupe de travail autorités organisatrices, transporteurs)* **Languedoc-Roussillon** **Limousin** **Lorraine** *non pris en compte en 1996, c'est aujourd'hui une des 4 priorités du schéma* **Midi-Pyrénées** *(une des initiatives pilotes du schéma : rabattement de lignes routières sur le réseau ferré pour la desserte périurbaine)* **Nord-Pas-de-Calais** *(intégration tarifaire sur Lille depuis 1986 et réflexions complémentaires dans le cadre de l'association des autorités organisatrices, notamment carte zonale multimodale)* **Pays de la Loire** *(projet de carte zonale régionale)* **Poitou-Charentes** *(groupe de travail spécifique)* **Provence-Alpes-Côte d'azur** *(un des enjeux forts de la nouvelle démarche)* **Rhône-Alpes**	**Basse-Normandie** *(sera abordé plus tard)* **Bourgogne** *(simplement au niveau des intentions pour l'instant)* **Picardie** *(à l'état d'idée)*

Les questions tarifaires (tarification intégrée ou combinée) sont fortement mises en avant par 17 Régions. Plusieurs Régions ont mis en place un atelier spécifique sur cette question, les Pays de la Loire parlent même d'une carte orange régionale.

En 1997 aucune Région n'écarte cette question.

De nombreuses régions ont instauré des tarifications spécifiques, à l'usage des étudiants notamment. Ce n'est pas l'objet de la présente note, mais, pour plus d'information, le lecteur pourra se reporter au document : "Mobilité et transport - Quelle intervention des régions dans les déplacements des étudiants - CERTU 1995".

7. Aspects plus techniques

7.1 Horizon le plus lointain pris en compte dans le schéma régional

COURT TERME 5 ans	MOYEN TERME 10 ans	LONG TERME 10 à 15 ans
Basse-Normandie	Aquitaine	Alsace (Réseau idéal)
Franche-Comté	Auvergne	Bourgogne
Lorraine	Centre	Bretagne
Picardie 1991	Champagne-Ardenne	Midi-Pyrénées
	Haute-Normandie	Languedoc-Roussillon
	Picardie 97	Limousin
	Poitou-Charentes	Nord-Pas-de-Calais
		Pays de la Loire
		Provence-Alpes-Côte d'azur
		Rhône Alpes

20% des Régions développent un schéma uniquement à court terme, c'est à dire un schéma très opérationnel à 5 ans, 30% à moyen terme et 50% à long terme.

A noter que les Régions Bretagne et Picardie se positionnaient plutôt à court terme il y a un an et demi, elles se positionnent aujourd'hui dans le long terme.

On observe ainsi un glissement vers le moyen / long terme.

Remarque : lorsqu'une Région travaille à moyen ou long terme, elle fait aussi des propositions à court et moyen terme.

7.2 Des démarches plus longues que prévu

Certaines régions pensaient pouvoir approuver leur schéma régional en moins d'un an. Dans les faits, la durée la plus courante est de un an et demi à deux ans et peut se prolonger jusqu'à trois ans.

7.3 Coordination avec d'autres démarches de planification

Les Régions n'ont pu prendre en compte les démarches nationales liées à la Loi sur l'aménagement du territoire, puisque les schémas sectoriels n'existaient pas.

Toutefois, depuis 1996, un certain nombre de Régions ont engagé des réflexions de type schéma régional d'aménagement du territoire, qui sont fortement liées, sur les questions de transport, aux schémas régionaux de transport.

En général les démarches de type Plan de Déplacements Urbain sont bien prises en compte.

Les démarches de type Dossier de Voirie d'Agglomération, qui sont supposées être multimodales, sont beaucoup moins prises en compte et leur existence est même parfois ignorée des services. En 1997 toutefois, certaines Régions sont mieux associées à ce type de démarches, mais cela reste le cas d'une minorité.

7.4 Les modes pris en compte

A la question "Quels modes de transport prenez-vous en compte dans le schéma régional de transport?", nous aurions pu attendre une réponse claire et tranchée.

Mais à partir de quel moment peut-on considérer que les transports en commun urbains sont pris en compte ? :

- Simple analyse de l'existant au niveau du constat ?
- Analyse des interfaces entre transports régionaux, départementaux et urbains au niveau du diagnostic ?
- Propositions d'organisation, d'aménagements, concernant les interfaces urbains/interurbains ?

De même, quand considère-t-on que les déplacements individuels sont pris en compte dans le schéma régional de déplacements ?

- Lorsque les trafics routiers sont indiqués sur quelques axes?
- Lorsqu'une matrice de déplacements tous modes est établie?
- Lorsque des propositions d'action sont faites par la Région non seulement sur les transports collectifs mais aussi en partie sur les infrastructures routières?

Fin 1997, mise à part la Basse-Normandie qui reste sur une position plutôt transports régionaux, l'ensemble des régions prend en compte tous les transports en commun de la région, et s'intéresse à l'intermodalité. Par le biais de l'intermodalité, on peut donc dire qu'elles s'intéressent aux déplacements individuels, mais très certainement à des niveaux très différents tant dans le constat/diagnostic que dans les propositions.

Les Régions qui s'investissent le plus sur les déplacements individuels, sont sans doute : l'Alsace, le Languedoc-Roussillon, le Nord-Pas-de-Calais *(à travers une étude d'accessibilité tous modes à la métropole lilloise)* ***et Rhône-Alpes.***

La prise en compte des véhicules individuels par les Régions se retrouve dans le fait que :

- **18 Régions, soit presque la totalité, font des comparaisons de temps transport en commun/véhicules individuels** : l'Alsace, l'Auvergne, la Basse-Normandie, la Bourgogne, la Bretagne, la Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute-Normandie, le Languedoc-Roussillon, le Limousin, la Lorraine, Midi-Pyrénées , le Nord-Pas-de-Calais, les Pays de la Loire, la Picardie, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'azur, et Rhône-Alpes.

- **11 Régions calculent sur certaines liaisons les parts de marché des différents modes** : l'Alsace, le Languedoc-Roussillon, la Picardie, Provence-Alpes-Côte d'azur, et Rhône-Alpes; ainsi que l'Auvergne (sur le sud de la région où les données existent), la Bourgogne et la Franche-Comté sur certaines liaisons, le Nord-Pas-de-Calais (sur certaines liaisons et dans le cadre des schémas sectoriels), les Pays de la Loire sur une bonne partie des liaisons. La Basse-Normandie le fera si possible.

7.5 Données utilisées

Les Régions essaient d'utiliser au maximum les données existantes qu'elles collectent auprès des autres organismes de la région.

Les données les plus citées sont :

→ INSEE : le fichier MIRABEL des migrations alternantes et l'inventaire communal
→ Des données du rectorat concernant les élèves et les étudiants
→ Des données ou enquêtes SNCF
→ Des données recueillies auprès des autres autorités organisatrices
→ Des enquêtes cordons si elles existent
→ La BDcarto
→ Une enquête BVA en Auvergne

Dans la majorité des cas les Régions n'envisagent pas d'enquêtes spécifiques, autres que celles réalisées périodiquement, pour des raisons de coût essentiellement. Certaines régions sur lesquelles les données existantes étaient vraiment trop peu importantes, ont toutefois lancé des grosses enquêtes routières. C'est le cas de la Bretagne et de la Franche-Comté, cette dernière ayant de plus réalisé des enquêtes point zéro dans les trains.

Quelques grosses enquêtes de type cordon et/ou "Rail test" sont toutefois effectuées, mais elles ne servent pas qu'au seul schéma régional.

A noter :

- En Bretagne, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes, une enquête sur la qualité dans les trains : préférence des utilisateurs entre fréquence, rapidité, confort, ... en vue de la connaissance du profil de la clientèle.
- En Aquitaine : une consultation directe des habitants réalisée en Juillet 1995, qui a abouti à une approche particulière du schéma régional vis à vis de la population (cf. Concertation).

7.6 Estimation de la demande

Il y a une certaine unanimité des Régions sur les difficultés rencontrées pour estimer la demande de transport au niveau régional.

Plusieurs Régions découpent leur territoire en zones homogènes et procèdent par analogie avec d'autres secteurs géographiques comparables, dans d'autres régions françaises ou étrangères : Bretagne, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie...

La Picardie a travaillé en 90/91 sur le souhait d'heure d'arrivée à destination, sur la base d'enquêtes spécifiques.

Quatre Régions se sont lancées dans l'établissement d'une matrice de déplacements tous modes et une modélisation des déplacements : Alsace (dans un deuxième temps après approbation d'un schéma en 1994), **Languedoc-Roussillon, Pays de la Loire** et **Rhône-Alpes.**

L'utilité de la modélisation pour l'élaboration du schéma régional de transport n'apparaît pas clairement aujourd'hui pour les Régions Rhône-Alpes et Alsace. Ce n'est pas la modélisation qui a aidé les élus à se prononcer. En Alsace, la modélisation a permis de montrer que l'augmentation de l'offre ferroviaire n'était pas suffisante pour inverser les tendances de mobilité actuelles, mais qu'il fallait agir sur les véhicules individuels.

Par contre Rhône-Alpes compte bien se servir de la modélisation pour la mise en oeuvre et la programmation des opérations.

En 1996 le **Nord-Pas-de-Calais** s'interrogeait sur les possibilités de modélisation (pas de données homogènes, ni de séries statistiques). Il a depuis lancé en collaboration avec l'ADEME une étude méthodologique sur la faisabilité d'une modélisation à l'échelle régionale, qui est en cours d'achèvement.

8. Synthèse.

- **Toutes les Régions sont engagées dans une démarche de schéma régional de transport, treize schémas sont déjà approuvés.**

- **Les élus ont pris la mesure des enjeux et se sont saisis des dossiers.**

- **Les Régions souhaitent jouer un rôle de coordination des autorités organisatrices.**

- **Leur "terrain de bataille" est l'intermodalité, dans le sens du traitement global de la chaîne de transport en commun. Le Languedoc-Roussillon se positionne d'ailleurs comme le "promoteur de l'intermodalité".**

- **Le contenu des schémas approuvés se situe plutôt au niveau des grandes orientations.**

- **Les démarches techniques ont toutefois été plus précises, et la maîtrise d'ouvrage en Régions se fortifie.**

- **Les schémas sont des documents évolutifs. En Midi-Pyrénées, le contenu du schéma doit se préciser au terme d'une série d'expérimentations pendant 2 ans. En Alsace ou dans le Nord-Pas-de-Calais, les démarches régionales en matières de transport ont fortement évolué par rapport au strict contenu des schémas votés respectivement en 1994 et 1995. Dans le Centre, un plan régional des transports doit compléter le schéma voté en 1993...**

- **Le partage des compétences entre autorités organisatrices n'est pas encore abouti, et des tensions importantes subsistent, avec les urbains, sur la desserte du périurbain. Il semble que l'entente avec les Département se passe mieux, même si elle est parfois contrainte.**

- **Enfin, peu de régions s'impliquent sur les déplacements individuels et le partage modal.**

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement,
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Reprographie : CETE de Lyon ✆ 04 72 14 30 30
Fin de reprographie : mars 1998
Dépôt légal : 2e trimestre 1998
ISSN : 1263-2570

CERTU
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
✆ 04 72 74 58 35

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

ISSN 1263-2570 ISRN Certu RE 98-08 Prix : 30F