



n°33

juin 2001

#### Editorial

Le site du LET

La vie du Laboratoire

Les séminaires externes

Point de Repère : L'étalement urbain...

Un hommage à Eric

Publications

Communications

Participations et missions diverses

Nouveaux contrats de recherche

Point de vue : La Loi SRU...

par Bruno Faivre-d'Arcier

### Pour Eric

Eric TABOURIN nous a quittés brutalement au début de ce mois. Sa disparition nous laisse tous bouleversés. Enseignant très actif, chercheur brillant – en témoigne l'Habilitation à Diriger des Recherches qu'il venait juste de soutenir –, Eric était tout cela, mais il était aussi bien plus pour tous ceux qui ont eu la chance de travailler avec lui, ou plus simplement de le côtoyer dans leur vie professionnelle : un collègue, un ami, toujours gai et simple, attentif aux autres et animé d'une formidable joie de vivre. Son souvenir continuera longtemps de nous accompagner.

Le comité de rédaction des NdL

### Le site du LET

<http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let>

- Plusieurs chercheurs et chercheuses du Labo participeront à la 9<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports (9<sup>th</sup> WCTR) à Séoul au mois de juillet. Le texte des **communications** qui seront présentées est **disponible en ligne** (à télécharger en format PDF) : Rubrique Actualité
- Vous souhaitez **commander une publication** du LET ? Consultez (et téléchargez) le catalogue des publications puis commandez en ligne ou par courrier : rubrique Publications (Contact : Morgane DEPLANQUE)

### La vie du laboratoire

#### Trois soutenances de thèse et une HDR :

- Sandrine DURAND, le 8 janvier 2001 : *Analyse et modélisation spatiales à long terme du transport national de marchandises* devant un jury composé de Michel BEUTHE (rapporteur, Facultés Universitaires Catholiques de Mons), Alain BONNAFOUS (IEP de Lyon), Félix DAMETTE (rapporteur, Géographe), Thérèse SAINT-JULIEN (Université Paris 1), et Michel SAVY (rapporteur, ENPC). Elle a obtenu le titre de Docteur avec les félicitations du jury.

L'Habilitation à Diriger des Recherches soutenue le 3 mai 2001 par Eric TABOURIN est présentée en rubrique *Point de Repère*.

Konstyantyn KOMAROV, le 19 juin : *Une modélisation de l'arbitrage entre voiture particulière et transport collectif: application à la ville de Kharkov (Ukraine)* devant un jury composé d'Alain BONNAFOUS (directeur de thèse, IEP de Lyon), Yves CROZET (Université Lumière Lyon 2), Marc IVALDI (rapporteur, Université de Toulouse I), Philippe MATHIS (rapporteur, Université François Rabelais, Tours). Il a obtenu le titre de Docteur avec les félicitations du jury.

Anne AGUILERA-BELANGER, le 21 juin : *Localisation des services aux entreprises et dynamiques intramétropolitaines. Le cas de Lyon*. Le jury était composé d'Antoine BAILLY (rapporteur, Université de Genève), Alain BONNAFOUS (directeur de thèse, IEP de Lyon), Marie-Andrée BUISSON, Claude LACOUR (rapporteur, Université Montesquieu Bordeaux IV), Dominique MIGNOT (ENTPE). Elle a obtenu le titre de Docteur avec les félicitations du jury.

à l'Université Lumière Lyon 2 :

Laboratoire d'Economie des Transports - ISH  
14, Avenue Berthelot  
F-69363 Lyon Cedex 07  
Tél : 33 (0)4 72 72 64 03  
Fax : 33 (0)4 72 72 64 48



à l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat :

Laboratoire d'Economie des Transports  
Rue Maurice Audin  
F-69518 Vaux-en-Velin Cedex  
Tél : 33 (0)4 72 04 70 46  
Fax : 33 (0)4 72 04 70 92

**Bienvenue !**

Arrivée le 2 mai au LET, à l'ENTPE et sur financement post-doc, de Céline CHOLEZ dont la thèse de socio-anthropologie (sous la direction de Françoise BOURDARIAS et Jean CAPRON, Laboratoire d'Anthropologie et de Sociologie de Tours) porte sur la qualification des chauffeurs-livreurs de messagerie et fret-express. Au LET, elle participe, entre autres, aux programmes *IDEES*, *Mobilité et grande pauvreté* et *Transports de marchandises en ville*.

Luc BAUMSTARK a été recruté comme Maître de Conférence en Economie à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon et sera rattaché au LET pour ses activités de recherche. Après avoir soutenu une thèse à Lyon 2, Luc BAUMSTARK a travaillé pendant près de quatre ans au Commissariat Général du Plan.

**L'Europe et l'Afrique**

Bibata DILLE a définitivement quitté le LET pour rentrer chez elle, au Niger. Elle vient d'être brillamment recrutée par la Délégation de la Communauté Européenne au Niger, comme chargée d'études sur les programmes macro-économiques et les programmes de réhabilitation routière. Félicitations !

**Des chercheurs du LET honorés**

Deux recherches réalisées au LET ont été sélectionnées parmi les 100 meilleures recherches du PREDIT 1996-2001, sur 1300 recherches financées :

- "Quelle part de marché pour les transports en commun ?", réalisée par Patrick BONNEL et Isabelle CABANNE ;
- "Stratégies de localisation des services aux ménages, impact sur les territoires et mobilités", réalisée par Sylvia ROSALES-MONTANO (Agence d'urbanisme de Lyon), Dominique MIGNOT (Laboratoire d'Economie des Transport) et Franck SCHERRER (Institut d'Urbanisme de Lyon).

Cette dernière a également été distinguée par le prix **Territoires, villes et déplacements**, remis lors du carrefour PREDIT 2001, le 13 juin 2001 à la Villette par Christian PIERRET, Secrétaire d'Etat à l'Industrie.

### Le cycle de séminaires externes se poursuit

Depuis le début de l'année 2001, nous avons accueilli :

- Benoît MEYRONIN (Université de Nice) "Le territoire face aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication : études de cas pour Lyon et Grenoble", dans le cadre des Lundis de la @-économie organisés par la Faculté de Sciences Economiques et de Gestion,
- Pierre CARIOU (Université de Nantes) "Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?",
- Gilles DURANTON (London School of Economics) sur l'évolution des inégalités interrégionales au Royaume-Uni entre 1982 et 1997,
- F. FACCHINI (MCF) et Laurent CARNIS, ATER, Université de Reims et de l'INRETS : "Analyse économique de la responsabilité en matière d'ouvrage public en droit français",
- Michel VOLLE, sur le thème de "la e-économie et de l'économie des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication".
- Laurent FLOCHEL (GATE) sur la "Mise en œuvre d'obligations de services universelles dans un marché concurrentiel de services en réseau".

---

*Comité de rédaction des Nouvelles du Let :*

*O. KLEIN, P. POCHET, J.L. ROUTHIER*

---

**Point de Repère :****L'étalement urbain : un défi pour les transports**

Habilitation à Diriger des Recherches de Eric TABOURIN

Eric TABOURIN a soutenu son HDR, intitulée *L'étalement urbain : un défi pour les transports – Localisations des Activités et des Résidences sur les Territoires et Inductions Spatialisées des Trafics en 2020 : le modèle LARTIST appliqué à la région lyonnaise*, le 3 mai 2001. Le jury était composé d'Alain BONNAFOUS (IEP DE LYON), Yves CROZET (Université Lumière Lyon 2), Gabriel DUPUY (Université Paris X), Jean-Pierre ORFEUIL (Université Paris XII), Franck SCHERRER (Université Lumière Lyon 2). Nous présentons ici une synthèse de ces travaux.

L'urbanisation de ces dernières décennies a été marquée par le développement des villes vers des périphéries de plus en plus lointaines. Dans ce contexte de mutation et de croissance, habitat et activités productives respectent des logiques de localisation différentes, ce qui engendre une ségrégation fonctionnelle de l'espace urbain. La mise en cohérence globale des espaces ainsi créés ne peut être assurée que par des modifications de la géographie des déplacements, notamment de ceux qui sont liés au motif "travail". Ces migrations alternantes, très concentrées dans le temps, induisent une saturation croissante des axes de pénétration et de contournement des grandes agglomérations aux heures de pointe.

Pour tenter de résoudre les difficultés de circulation dans les grandes agglomérations, l'économiste des transports va le plus souvent proposer des actions relatives à son seul domaine de recherche, en considérant l'évolution des localisations et des pratiques de l'espace comme des contraintes auxquelles il faut s'adapter. Il mobilisera sa boîte à outils dans le but d'optimiser, du point de vue de la fluidité et sous contrainte de financement, les conditions de circulation. Il envisagera ainsi une diversification de l'utilisation des modes de transport, par le jeu des investissements en voirie, de l'offre de transports collectifs, des nouvelles technologies, ou encore par la mise en place de politiques réglementaires ou tarifaires.

Les nombreux travaux réalisés sur ce thème au sein du Laboratoire d'Economie des Transports ont largement bénéficié des contributions d'Eric TABOURIN. Il s'est cependant convaincu, après avoir modélisé la dynamique du système de transport urbain avec le modèle QUIN-QUIN, de l'inefficacité relative des seules actions entreprises sur les réseaux de transports.

Il lui semblait indispensable, au-delà d'une nécessaire politique sectorielle, d'agir efficacement sur les déterminants de la mobilité urbaine. Parmi ces derniers, les localisations des populations et des activités dans des espaces de plus en plus spécialisés, les pratiques de déplacements et d'usages de l'espace induits par ces dissociations

croissantes, lui paraissaient primordiales. Ce dépassement de la simple "transportologie" constitue le socle de ce mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches. Ce travail s'est inscrit dans l'axe de recherche du Laboratoire d'Economie des Transports "dynamique de localisation des activités" qu'Eric a inspiré.

Il a choisi d'explorer, à l'échelle d'une ville – région (un espace circulaire de 45 kilomètres autour de Lyon), les grandes évolutions des pratiques de l'espace sous-tendues par les trois systèmes (de localisations, de transports et de pratiques et relations sociales).

Il y a analysé la recomposition socio-économique des espaces urbains en s'inspirant du modèle de localisation résidentielle développé par René BUSSIÈRE dans les années 1970<sup>1</sup>. Ce modèle, fondé sur une logique monocentrique, met en évidence la liaison entre le processus de croissance urbaine et la mutation du système de localisation. Il permet d'obtenir à la fois une image synchronique et diachronique de la répartition spatiale des populations. Ce modèle présuppose l'existence d'un unique centre dans un espace homogène, où seule la distance au centre constitue un élément de différenciation. L'espace n'est donc pas traité en tant que surface, mais il est réduit à une seule dimension, celle de la distance au centre. Dans cette logique, le modèle représente alors les localisations des populations en données cumulées à partir du centre, et compare leurs évolutions dans le temps et dans l'espace. Il a appliqué cette logique aux actifs et aux emplois repérés à un niveau communal, chaque commune étant affectée d'une distance au centre de Lyon.

La confrontation des logiques de localisation différentes des emplois et des actifs dans le temps permet d'éclairer les dysfonctionnements constatés sur les réseaux de transports. L'utilisation des modèles lui offre la possibilité de simuler divers avènements possibles du système des localisations urbaines et d'estimer leurs conséquences sur le

<sup>1</sup> René BUSSIÈRE, 1972, *Modèle urbain de localisation résidentielle*, Annales du C.R.U., Paris.

des transports. Elle lui permet également de tester de manière fictive des politiques de maîtrise de ce système.

Ainsi présente-t-il, dans un premier temps, sur la base d'une analyse cartographique des recensements généraux de la population de 1962 à 1999, le "modèle de Bussière" appliqué aux localisations des populations dans la région-ville de Lyon, avant de lui apporter des amendements<sup>2</sup> afin d'en améliorer la qualité.

Il applique ensuite cette démarche aux localisations des actifs et des emplois pour les recensements de 1975 et 1990. Cette analyse lui permet de mettre en exergue les potentialités de dissociation entre ces deux types de localisation, et donc des dysfonctionnements à attendre sur les réseaux de transports.

Si l'approche de BUSSIERE laisse clairement apparaître les grands enjeux des évolutions des localisations sur le système des transports, sa dimension spatialisée est faible, dans la mesure où

<sup>2</sup> Alain BONNAFOUS et Eric TABOURIN, 1998, "Modélisation de l'évolution des densités urbaines", in Denise PUMAIN et Marie-Flore MATTEI (coord.), *Données Urbaines 2*, Anthropos, coll. ville, Paris, p. 167-180.

chaque point de l'espace n'est repéré que par sa distance au centre de l'espace des 45 kilomètres. Eric TABOURIN propose alors une analyse plus spatialisée de cet espace, par un découpage selon des couronnes et des secteurs géographiques définissant des macro-zones, qui lui permettent de mieux situer les modifications géographiques des migrations alternantes, et de qualifier ces différentes zones à partir d'indicateurs synthétiques de croissance, d'autonomie et de spécialisation fonctionnelle.

Il effectue ensuite une modélisation de ces mouvements intégrant la dépendance et l'attractivité des différentes zones, compte tenu de leur positionnement dans l'espace. Il retrouve ici la problématique de la congestion induite par les évolutions des localisations des lieux de résidence et de travail et lui donne une mesure.

Envisagée sous forme de simulation, cette modélisation lui permet d'envisager différents futurs possibles du fonctionnement urbain élargi à l'horizon 2020.

Ce n'est qu'après avoir présenté cette dynamique globale entre système de localisation et système de transport qu'il peut cibler les possibilités pour la puissance publique de faire face aux dysfonctionnements du système urbain dans ces scénarios contrastés d'évolution.

## Un hommage de ses collègues à Eric...

*Pour toi Eric et pour ta famille, Pascale, Ugo et Lou, nous tes collègues de travail et amis nous nous sommes rassemblés pour témoigner de la place que tu occupais et que tu continues à occuper dans nos vies.*

*Eric, tu nous as d'abord impressionné par la profondeur de ton engagement professionnel : maître de conférences en sciences économiques, tu étais responsable de la filière administration économique et sociale à la faculté de Sciences Juridiques, tu intervenais également à la faculté de sciences économiques et de gestion dans le cadre de la maîtrise de transport et aménagement du territoire, ainsi que chez nos collègues géographes et urbanistes. Enfin tu étais, et non des moindres, chercheur au LET où nous avons eu le plaisir de te rencontrer quasiment quotidiennement.*

*Mais ce qui revient constamment dans les témoignages des uns et des autres c'est ton sens du devoir et ta grande rigueur dans l'accomplissement de ton travail pédagogique. Ton attention aux étudiants, par exemple jusqu'à ces derniers jours où tu t'es préoccupé des corrections des copies. Ta disponibilité et ta générosité envers les jeunes chargés de travaux dirigés que tu as encadrés et introduits à l'enseignement, par le partage de ton savoir-faire pédagogique : ils sont nombreux ici à t'en remercier.*

*C'est aussi ton investissement dans la recherche, en équipe avec les uns et les autres : ça a été vraiment*

## lu en l'église de Saint-Savin le 6 juin 2001

*motivait de travailler avec toi, disponible, simple, direct et plein d'idées à la fois. Tu te donnais sans compter à la besogne à laquelle tu t'étais engagé. Je me souviens des nombreuses fois où tu n'as pas oublié le coup de fil à la maison pour demander la permission d'une liberté prolongée afin de terminer tardivement un travail.*

*Parce que même dans un cadre professionnel, ton côté très humain a toujours eu une place importante. Tu es allé au-delà des simples relations de travail. Simplicité, gentillesse, courtoisie, sont des mots qui reviennent souvent pour te caractériser.*

*Mais pas la tristesse en tout cas ! Qu'est-ce qu'on a pu rigoler ! Toujours à la recherche de la bonne blague, de la petite pique, souvent taquine, et ton rire contagieux emplissait les couloirs. Joie de vivre encore quand tu nous a fait découvrir ton fameux vin du Bugey, effectivement jugé digne d'intérêt par un public avisé !*

*Eric ce fut un réel plaisir de travailler avec toi. Tu restes pour nous un compagnon de tous les jours, précieux par bien des côtés, et toujours vivant dans nos cœurs et dans nos pensées.*

## Publications

### revues à comité de lecture

- Marie-Andrée BUISSON, Dominique MIGNOT, Anne AGUILERA-BELANGER, "Métropolisation et polarités intra-urbaines : le cas de Lyon", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°2, 2001, pp. 271-296.
- Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT, Pascal POCHE, "Immobilisés ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à

### autres revues

- Yves CROZET, Guy JOIGNAUX et Pierre MUSSO, "Réseaux et territoires : la construction d'une problématique", *Territoires 2020, Revue d'études et de prospective de la DATAR*, n°4, 1<sup>er</sup> semestre 2001.

### ouvrages ou chapitres d'ouvrages

- Yves CROZET, Lahsen ABDELMALKI, Daniel DUFOUR et René SANDRETTO, *Les grandes questions de l'économie internationale*, 2<sup>e</sup> édition entièrement revue, Nathan, 2001, 448 p.

### rapports, actes édités

- Erwan SEGALOU, Jean-Louis. ROUTHIER et Sandrine DURAND, *Comment mesurer l'impact du transport de marchandises en ville ? - Le modèle de simulation FRETURB (V.1)*, DRAST-ADEME, document n°2, juillet 2001, 90 p.

Un CD-Rom. (conception Louis ALLIGIER et Florence TOILIER) intégrant le modèle de simulation FRETURB (V.1) est diffusé avec cette publication.

Ce CD-ROM permet à n'importe quelle collectivité de calculer sans avoir recours à une enquête, l'impact du transport de marchandises en ville sur l'occupation de la voirie par les véhicules de

Ouagadougou", *Revue Canadienne d'Etudes du Développement/Canadian Journal of Development Studies*, Vol. XXII, n°1, pp. 115-134.

- Olivier KLEIN, "La genèse du TGV, une innovation contemporaine du fordisme", *Innovations – Cahiers d'économie de l'innovation*, n°13, pp. 111-132.

- Lionel CAURET, Yves CROZET, Richard DARBERA, Daniel FAUDRY, Nicolas GOLOV-TCHENKO, François MIRABEL, Jean-Pierre NICOLAS, Benoît SIMON, Marie-Christine ZELEM, *Les Cahiers du CLIP*, n° thématique : "Parc automobile et effet de serre", n°12, mars 2001, 95 p.

- Yves CROZET, "Les effets externes du transport : quelle harmonisation des préférences collectives en Europe", in Jacques THEYS (dir.), *L'environnement au XXI<sup>e</sup> siècle*, volume III, *Démocratie et politique à long terme*, GERMES, pp. 295-311.

livraison en stationnement et en circulation. Il permet ainsi d'établir une situation de référence sur la base des fichiers d'établissements SIRENE de l'INSEE et offre au moindre coût un diagnostic de cette activité qui, jusqu'à présent, n'était pas prise en compte par les approches traditionnelles du transport urbain. Il s'enrichira, au gré de l'évolution de la recherche, d'un processus de simulation des effets de différentes mesures et politiques de transport et d'aménagement. Il est distribué par le LET à compter du mois d'août 2001. Pour tout renseignement, écrire à l'adresse : [freturb@let.ish-lyon.cnrs.fr](mailto:freturb@let.ish-lyon.cnrs.fr)

### Deux nouvelles parutions dans la collection *Etudes & Recherches* :

- Patrick BONNEL, Isabelle CABANNE, *Mesure de l'effet de différents facteurs du partage modal dans les transports urbains, étude sur l'agglomération lyonnaise*, LET, coll. Etudes et Recherches n°14, 2000, 101 p., 100 francs.
- Danièle PATIER (éd.), *L'intégration des marchandises dans le système des déplacements urbains, Actes du colloque réalisé dans le cadre des XIII<sup>èmes</sup> Entretiens Jacques Cartier*, Montréal 2000, LET, coll. Etudes et Recherches n°15, juin 2001, 358 p., 200 francs.

### autres rapports de recherche

- Christian AMBROSINI, Agnès ARABEYRE, Laurent DENANT-BOEMONT, Bruno FAIVRE-D'ARCIER, Laurent GUIHÉRY, Sabrina HAMMICHE et Christophe HAUSBERG, *Mise en œuvre du calcul économique appliqué aux infrastructures de transport terrestre : pratiques actuelles et questions méthodologiques dans quelques pays industrialisés*,

rapport pour la DAEI-MELTT, Mars 2001, 84 p. + CD-Rom + annexes.

- Cunxiao ZHANG, Sébastien MERCIER et Patrick BONNEL, *Définition d'une typologie de la mobilité adaptée à la modélisation de la demande*, ISIS, LET, rapport pour la DRAST, programme PREDIT, 2001, 114 p.

## Communications

- Bruno FAIVRE-D'ARCIER, Dominique MIGNOT, "Pertinence des méthodes d'évaluation des projets d'infrastructures de transport pour l'aide à la décision et transférabilité à d'autres domaines", in *Evaluation et Gouvernance, Actes du Colloque de la Société Française d'Evaluation*, Rennes, 15-16 juin 2000, 2001, pp. 328-335.
- Charles RAUX, Odile ANDAN, "Conception d'un système de tarification routière compatible avec les objectifs de politiques urbaines", *Congrès ATEC* du 24 et 25 Janvier 2001, Paris, 15 p.
- Yves CROZET, "Du réductionnisme à l'Universalisme : ambitions et contradictions de la culture économique", *5<sup>e</sup> Rencontres internationales*

*La culture de l'économie*, Académie de Carthage, Tunisie, le 11 mai 2001.

- Jean-Louis ROUTHIER, "A method of survey and modelling to understand the urban goods movement", *BESTUFS Conference*, Barcelone, 29-30 mars 2001, 8 p.

BESTUFS (BEST Urban Freight Solutions) est un réseau thématique européen pour l'amélioration des transports de marchandises en ville. Il regroupe aussi bien des professionnels, des membres des collectivités locales que des chercheurs et universitaires de nombreux pays.

Site : [www.bestuufs.net](http://www.bestuufs.net)

## Participations et missions diverses

- Alain BONNAFOUS et Dominique MIGNOT ont participé à la *Table Ronde 119* de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, sur le thème *Transports et développement économique*, Paris, OCDE, 29 et 30 mars 2001.
- Patrick BONNEL a participé en tant qu'expert au processus d'évaluation des réponses à l'appel d'offre transport du programme de

recherche national belge sur le développement durable pour la période 2001-2004 (rapports écrits + panel d'experts à Bruxelles).

- Le LET participe à la "fête de la Science 2001", qui se déroule du 15 au 21 octobre. Il organise une démonstration sur le thème : "mieux approvisionner la ville", dans les locaux de l'ISH. Renseignements : [laurence.gallitre@ish-lyon.cnrs.fr](mailto:laurence.gallitre@ish-lyon.cnrs.fr)

## Plusieurs nouveaux contrats de recherches

- **L'hypothèse de ZAHAVI : la constance des budgets-temps.** Cette recherche sur financement PUCA débutera par un *survey* de la littérature sur les budgets temps de transport permettant de remettre à jour la construction, la signification et la consistance de l'hypothèse. Sur cette base, la seconde étape consistera en un travail d'analyse de données afin d'observer les budgets-temps des individus sur une période récente, mais surtout d'identifier les mécanismes de constance des budgets-temps à un niveau macro. La troisième étape pourra alors envisager l'intégration de ces phénomènes dans la modélisation. Patrick BONNEL, Yves CROZET, Iragaël JOLY et Charles RAUX.

- **Réalisation d'un didacticiel de formation à la modélisation de la demande de transport de personnes en milieu urbain** en partenariat avec MVA (Pierre ODENT) et IM TRANS (Hubert JULIEN). Cette recherche vise à produire un CD-Rom contenant divers exercices permettant d'aborder de nombreux aspects de la modélisation et notamment un modèle à 4 étapes simplifié utilisant la version gratuite de TRIPS (25

zones), et un manuel détaillé de cours. Patrick BONNEL assure la coordination de la recherche financée par l'ADEME dans le cadre du PREDIT, dont l'échéance est début 2002.

- **Lyon 21 : étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour l'agglomération lyonnaise** en partenariat avec la SEMALY (Guy FOULON). Patrick BONNEL assure la coordination de la recherche financée par la Région Rhône-Alpes et l'ADEME. Ce projet fait suite à une première phase (financement INRETS) qui a permis d'évaluer le potentiel de déplacements automobiles transférables sur les modes "doux" (marche à pied, vélo, transports collectifs) sous un certain nombre d'hypothèses, notamment de croissance du budget temps de déplacement (rapport : Patrick BONNEL, *LYON 21 Étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour l'agglomération lyonnaise*, LET, rapport final pour le compte de l'INRETS, Lyon, 2000, 84 p.). Echéance mi-2002.

• **Conditions et pertinence du financement des infrastructures autoroutières au niveau régional.** Cette étude, commandée par la Direction des Transports du Conseil Régional Rhône-Alpes, vise à faire le point sur les nouveaux mécanismes de financement des projets autoroutiers résultant de la remise en cause du principe d'adossement par l'Union Européenne : dans le cadre des schémas de services collectifs, l'Etat entend demander aux régions de contribuer pour 50% au financement public des nouvelles autoroutes, ce que la Région conteste. Le but est d'aider la Région à construire un argumentaire pour négocier sa participation, notamment par une clarification des hypothèses-clés du calcul de rentabilité en relation avec les objectifs d'aménagement du territoire qu'elle défend. Participants : Alain BONNAFOUS, Bruno FAIVRE D'ARCIER, Pierre-Yves PEGUY, Grégoire MARLOT – délai 6 mois (contrat en cours de signature).

• **Elément d'évaluation des politiques de transports : une approche par l'économie expérimentale. Application au choix d'itinéraire.** Il s'agit de la phase 2 du contrat PREDIT proposant d'élaborer une série de traitements expérimentaux dérivés d'un même cadre théorique général afin de mieux comprendre les causes de la variation de la demande de transport. Ce cadre de base se réfère à un modèle classique de choix individuel d'itinéraire. L'utilisation de l'analyse expérimentale présente l'avantage de pouvoir isoler des variables de traitement et de les manipuler pour évaluer leur impact sur les comportements des usagers des transports. Participants : Romain PETIOT, en collaboration avec Laurent DENANT-BOEMONT (CREREG), le BETA, le GATE - délais 12 mois (contrat en cours).

• **La maîtrise de la logistique urbaine : méthodes et outils.** Ce projet, financé par la DRAST, s'inscrit dans le cadre du programme national *Marchandises en ville* animé par le CERTU. Il comporte quatre principaux volets :

- recherche méthodologique de l'observation des changements du transport de marchandises en ville,
- le rôle du compte propre et son adaptation aux transformations de l'économie urbaine,
- le développement du volet simulation du modèle FRETURB,
- le lancement d'un réseau des usagers des outils de diagnostic et de modélisation.

Durée : six mois ; Participants : Danièle PATIER et Jean-Louis ROUTHIER (responsables), Céline CHOLEZ, Christian AMBROSINI, Florence TOILIER, Sandrine DURAND (contrat en cours de signature).

• **Simulation de la dynamique des systèmes de déplacements urbains** : recherche financée par la DRAST dans le cadre du PREDIT. L'objectif du travail de recherche proposé est de développer une plate-forme méthodologique renouvelée de simulation des déplacements urbains, reliant différentes "briques" de modèles (socio-démographiques, motorisation, mobilité, localisations d'activités, choix modal, etc.). Ce projet vise la poursuite du développement des outils de simulation pour la mesure des effets à long terme des nouvelles politiques de transport. Cette approche économétrique vise à articuler les évolutions comportementales, les transformations des localisations des activités et de l'espace urbain, les tendances socio-démographiques et la nature de l'offre de transport. Durée 18 mois. Participants : Charles RAUX (responsable), Patrick BONNEL, Sophie MASSON, Patrick SYLVESTRE-BARON.

• **Recherche sur les conditions d'acceptabilité de nouvelles mesures tarifaires en transports urbains** : recherche financée par l'ADEME dans le cadre du PREDIT). Cette proposition de recherche a pour objet d'explorer les attitudes et opinions des citoyens face à de nouvelles mesures tarifaires (notamment péages routiers urbains mais aussi et plus généralement les modulations tarifaires dans les transports privés et publics) ainsi que d'aider à l'élaboration de paquets de mesures acceptables par les citoyens. Durée 18 mois. Participants : Charles RAUX (responsable), Odile ANDAN, Stéphanie SOUCHE.

• **TRANSECON** (Urban TRANSport and Socio-ECONomic Development, projet financé par la Commission Européenne, DG TREN). Ce projet traite des impacts socio-économiques des investissements et des politiques de transports urbains. Il passera en revue les données avant / après et les expériences de politiques de transports urbains sur plusieurs études de cas en Europe en utilisant un cadre d'évaluation cohérent. Les impacts étudiés vont bien au-delà des effets strictement transport (emploi, développement économique, régénération urbaine, etc.). Le LET est responsable d'un *workpackage*. Le projet, d'une durée de 30 mois et incluant une quinzaine de partenaires, est dirigé par l'Institut d'Etudes des Transports de l'Université Bodenkultur de Vienne. (Participants au LET : Charles RAUX, Patrick BONNEL, Jean-Michel CUSSET, Bruno FAIVRE D'ARCIER).

**Point de vue :****La loi SRU : Des changements institutionnels dans les transports urbains et régionaux ?**

Outre la réforme attendue du Syndicat des Transports d'Ile de France, la nouvelle loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" vient modifier le paysage institutionnel sur trois points principaux :

- *Une extension de la portée des Plans de Déplacements Urbains* : La volonté de favoriser une approche multimodale des déplacements a conduit à élargir les prérogatives de l'Autorité Organisatrice sur plusieurs plans : l'organisation des circulations de marchandises en ville ; l'organisation du stationnement, y compris sur le plan de la politique tarifaire ; l'instauration d'une tarification multimodale intégrée ; l'obligation faite aux grandes agglomérations de développer des outils d'évaluation et de suivi de leurs politiques, et de mettre en œuvre des systèmes d'information multimodale et de conseil en mobilité auprès des entreprises.
- *Une coopération renforcée sur un périmètre élargi* : En lien avec la Loi Chevènement, la constitution de syndicats mixtes est un moyen souple d'inciter à une meilleure collaboration sur un territoire plus adapté à la réalité des bassins de vie. Elle permet d'éviter la difficile question de l'extension des Périmètres de Transports Urbains par absorption de communes périphériques souvent réticentes, et la possibilité d'instaurer un mini Versement Transport offre quelques moyens à la croissance de l'offre dans les zones périphériques des grandes agglomérations.
- *La régionalisation du transport ferroviaire* : La généralisation de l'expérimentation Haenel s'inscrit dans la réforme globale du système ferroviaire, initiée par la création de Réseau Ferré de France. L'attribution aux Régions du statut d'autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux tend également à rapprocher les institutions et les territoires pertinents, et va dynamiser l'offre dans un certain nombre de régions.

**Quelques interrogations ...**

Si la nouvelle Loi ouvre la porte à une transformation profonde des responsabilités, sans toutefois imposer des orientations qui pourraient heurter de front certains acteurs, elle laisse, comme tout compromis, de nombreuses questions non réglées, en pariant sur le pragmatisme des acteurs pour trouver des solutions adéquates.

A défaut de pouvoir imposer de véritables autorités compétentes sur tous les aspects de l'organisation et de la gestion des déplacements quotidiens, elle introduit la possibilité de syndicats mixtes dont la souplesse pourrait générer des associations très diverses, allant de l'accord ponctuel sur une ligne, un bassin versant ou un réseau, à la délégation complète de compétence. Mais face aux importantes charges financières résultant de l'exploitation des transports urbains, on peut craindre que nombre de Régions répugnent à s'associer structurellement aux autorités organisatrices urbaines, pour éviter de mettre le pied dans l'engrenage de dépenses récurrentes, alors même que l'Etat leur a transféré la lourde charge de la remise en état du transport ferroviaire régional. Sans parler de leur quasi certaine implication dans le financement des réseaux autoroutiers, maintenant que l'adossement n'est plus possible... Quel rôle les Départements vont-ils continuer de jouer, cantonnés entre la voirie départementale et les transports scolaires, sollicités pour financer les grands travaux d'infrastructure urbaines ? A quel point les communautés de communes périphériques, constituées pour résister aux pressions de la grande agglomération voisine, vont elles s'impliquer dans la multimodalité, alors qu'elles ont prospéré grâce à l'automobile ? Jusqu'où les élus des agglomérations accepteront-ils de déléguer leur compétence Transport à de telles structures intercommunales jugées parfois peu légitimes, parce que non élues au suffrage direct ?

Les opérateurs de transport ont quelques raisons de se réjouir d'une politique de relance du transport public qui ne peut que développer leur activité, mais les inquiétudes ne sont pas pour autant absentes quant à l'impact d'une politique extensive de l'offre sur leurs rémunérations, alors même que la diversification des formes urbaines périphériques rend leur desserte peu efficace et que la productivité marque le pas face aux recrutements plus importants (35 h., personnel de sécurité). Qu'advient-il d'ailleurs du transport public routier non urbain de voyageurs, écartelé entre les puissants groupes de l'urbain et la SNCF ? Comment cette dernière réussira-t-elle la réforme de ses structures pour construire des réponses adaptées à un marché jusqu'alors délaissé ? Comment fiabiliser l'offre de service dont l'image est perturbée par les mouvements sociaux et l'insécurité ? Comment faire face enfin à une concurrence que l'Europe souhaite accroître, y compris à terme dans le ferroviaire ?

Les modifications institutionnelles apportées par la Loi offrent de nombreuses perspectives pour repenser une offre globale de transport adaptée à la réalité des déplacements quotidiens. Encore faudra-t-il convaincre sur le terrain l'utilisateur potentiel qui n'abandonnera sa voiture que lorsqu'il sera convaincu que le transport public lui offre une alternative de qualité. Ce qui suppose que sur certains marchés spécifiques où ce dernier peut être socialement performant, la liberté offerte actuellement à l'automobile soit contestée par les politiques de déplacement.

Bruno FAIVRE D'ARCIER