



# GESTION ET (RE)STRUCTURATION DE DEUX GRANDES AIRES MÉTROPOLITAINES : LES TRANSPORTS URBAINS À LILLE ET A MONTRÉAL

Raynald Ingelaere

► **To cite this version:**

Raynald Ingelaere. GESTION ET (RE)STRUCTURATION DE DEUX GRANDES AIRES MÉTROPOLITAINES : LES TRANSPORTS URBAINS À LILLE ET A MONTRÉAL. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2002. Français. <tel-00863425>

**HAL Id: tel-00863425**

**<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00863425>**

Submitted on 19 Sep 2013

**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.

UNIVERSITE DE TOULOUSE II - LE MIRAIL  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE - AMENAGEMENT  
CENTRE INTERDISCIPLINAIRE D'ETUDES URBAINES (UMR 5053 CNRS - UTM)

---

**THESE**

pour obtenir le grade de  
**DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE TOULOUSE II**  
**EN GEOGRAPHIE-AMENAGEMENT**

présentée et soutenue publiquement par  
**RAYNALD INGELAERE**

le mercredi 27 novembre 2002

**GESTION ET (RE)STRUCTURATION**  
**DE DEUX GRANDES AIRES METROPOLITAINES :**  
**LES TRANSPORTS URBAINS**  
**A LILLE ET A MONTREAL**  
**(TOME II)**

**DIRECTEUR DE THESE :**

**Monsieur Robert MARCONIS**, Professeur à l'Université de Toulouse II

**JURY :**

**Monsieur Jean-Paul LABORIE**, Professeur à l'Université de Toulouse II

**Monsieur Robert MARCONIS**, Professeur à l'Université de Toulouse II

**Monsieur Didier PARIS**, Professeur à l'Université de Lille I, Rapporteur

**Madame Marie-Odile TREPANIER**, Professeur à l'Université de Montréal

**Monsieur Jean VARLET**, Professeur à l'Université de Lyon III

**Monsieur Jean-Pierre WOLFF**, Professeur à l'Université d'Orléans, Rapporteur



# SOMMAIRE

## TOME I

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>5</b>
<b>PREMIERE PARTIE</b>	
<b>LES ACTEURS DE LA VILLE : DU POUVOIR LOCAL.....</b>	<b>19</b>
<hr/>	
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>20</b>
<b>CHAPITRE PREMIER</b>	
<b>LA RECHERCHE D'UNE NOUVELLE FONCTIONNALITE .....</b>	<b>29</b>
1. LE REGROUPEMENT COMMUNAL .....	30
2. DE L'ASSOCIATION INTERMUNICIPALE A L'INTEGRATION METROPOLITAINE .....	53
3. L'INSTITUTION COMMUNAUTAIRE NAISSANTE .....	87
<b>CHAPITRE SECOND</b>	
<b>LA REFORME DE L'ETAT ET LES COMMUNAUTES URBAINES .....</b>	<b>143</b>
1. LA RECOMPOSITION DES POUVOIRS EN FRANCE : DECENTRALISATION ET TERRITORIALISATION DE L'ACTION PUBLIQUE .....	146
2. LA RECOMPOSITION DES POUVOIRS AU QUEBEC TERRITORIALISATION OU DECOMPOSITION TERRITORIALE ? .....	168
3. LA QUESTION COMMUNAUTAIRE .....	187
<b>CHAPITRE TROISIEME</b>	
<b>VILLES EN COMPETITION :</b>	
<b>QUEL GOUVERNEMENT POUR QUELLE POLITIQUE ?.....</b>	<b>221</b>
1. MONTREAL METROPOLITAIN : MYTHE OU REALITE ?.....	239
2. LILLE METROPOLE : LES VOCATIONS COMMUNAUTAIRE ET EUROPEENNE .....	315
<b>CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE .....</b>	<b>381</b>
<b>ANNEXE 1 - REPRESENTATION DES TENDANCES POLITIQUES MAJORITAIRES DES MUNICIPALITES AU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE.....</b>	<b>391</b>
<b>ANNEXE 2 - PLAN D'ORGANISATION SIMPLIFIE DE LA NOUVELLE VILLE DE MONTREAL PROPOSE PAR LE COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (NOVEMBRE 2001).....</b>	<b>397</b>

## TOME II

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>401</b>
<b>SECONDE PARTIE</b>	
<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS, HERITAGE ET ENJEU METROPOLITAIN.....</b>	<b>403</b>
<hr/>	
<b>INTRODUCTION DE LA SECONDE PARTIE.....</b>	<b>404</b>
<b>CHAPITRE PREMIER</b>	
<b>MODES DE TRANSPORT ET HERITAGE URBAIN .....</b>	<b>411</b>
1. L'EPOPEE DES CHEMINS DE FER.....	413
2. L'AGE D'OR DES TRANSPORTS URBAINS : LE TRAMWAY .....	436
3. LIBERER LA VILLE POUR OU PAR L'AUTOMOBILE ?.....	467
<b>CHAPITRE SECOND</b>	
<b>ORGANISATION TECHNICO-INSTITUTIONNELLE ET POLITIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF .....</b>	<b>521</b>
1. ORGANISATION TECHNICO-INSTITUTIONNELLE : LES ACTEURS LOCAUX DU TRANSPORT COLLECTIF .....	523
2. PLANIFICATION ET INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN.....	550
3. L'EXPLOITATION DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF .....	673
<b>CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE .....</b>	<b>785</b>
<b>ANNEXE 3 - REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE - ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS – 1987.....</b>	<b>791</b>
<b>ANNEXE 4 - REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE - ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS – 1998.....</b>	<b>803</b>
<b>ANNEXE 5 - LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LILLE METROPOLE - RESUME DU DOCUMENT ADOPTE PAR LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE – 8 OCTOBRE 1999 – LES PROJETS DU PDU :LES SIX AXES D'ACTION .....</b>	<b>813</b>
<b>ANNEXE 6 - EVOLUTION DES TARIFS DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DES METROPOLES LILLOISE ET MONTREALAISE.....</b>	<b>817</b>
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>823</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>839</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>841</b>
<b>TABLES (sigles, figures, cartes, photographies).....</b>	<b>868</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>879</b>

# SECONDE PARTIE

---

## LES TRANSPORTS COLLECTIFS, HERITAGE SECLAIRE ET ENJEU METROPOLITAIN

*"L'organisation des transports est une des composantes essentielle de la vie urbaine. (...) Une ville n'est pas un ensemble d'unités juxtaposées, mais un système cohérent qui exige une dévalorisation des distances intra-urbaines, faute de quoi, plusieurs ensembles plus ou moins autonomes se constitueraient qui briseraient l'unité de la ville. Dans ces conditions, les transports remplissent une fonction essentielle en neutralisant les distances intra-urbaines"*

**AYDALOT Philippe**, *Economie régionale et urbaine*, Economica, 1985, 487 pages, page 411

## INTRODUCTION

### DE LA SECONDE PARTIE

---

Il existe entre transports et milieux anthropiques une relation de type symbiotique. *"On admet [d'ailleurs] depuis longtemps l'existence d'une interdépendance entre les transports et l'utilisation du sol. L'accès aux activités dépend des transports disponibles mais en retour, la nature et la répartition des activités déterminent les réseaux de transport. Les progrès technologiques en matière de transport ont contribué à donner une forme et une structure fonctionnelle aux villes. Par exemple (...), les tramways, les métros et les trains de banlieue permirent aux résidents des villes surpeuplées de se déplacer vers les nouvelles urbanisations qui s'étaient développées le long des axes bien définis. Plus tard, la popularisation de l'automobile permit de combler les sols inutilisés et favorisa une expansion urbaine accrue"* <sup>601</sup>.

Le transport est mode et infrastructure. Il peut se réduire certes à une technique (moyen ou support du transport). Mais il ne doit pas être considéré comme une révolution mais plus comme la résultante d'évolutions, d'innovations séculaires. La marche à pied et le cheval dominant quand le chemin de fer à vapeur se substitue à la diligence sur les longues distances et réduit les temps de trajet ; l'omnibus hippomobile est anéanti par le tramway électrique moins coûteux, plus fiable et plus rapide ; le tramway se bat contre le métropolitain, l'autobus ou l'automobile, nouveautés qui le balaieront petit à petit ; le chemin de fer est bientôt concurrencé par les progrès du transport routier, de l'aviation, et le renouveau du transport fluvial, avant qu'il ne développe sa grande vitesse...

*"Dans les économies modernes, caractérisées par la généralisation, la diversification et l'intensité des échanges, les transports prennent une place toujours croissante. Ces besoins entraînent une recherche de nouvelles techniques de transports qui, à leur tour, changent les conditions des échanges"* <sup>602</sup>. Le transport peut ainsi s'entendre aussi comme le vecteur de la mobilité et des échanges. Il constitue une interface indispensable entre l'homme et ses activités, entre la ville et les besoins de la ville. Il est à la fois le cœur qui assure la circulation des hommes et des marchandises, le poumon qui oxygène et évite

---

<sup>601</sup> KISSLING Christopher / MAY Anthony / SIMKOWITZ Howard (OCDE), "Utilisation du sol", rapport de base numéro 8, in Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) / Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 281-312 ; page 283

<sup>602</sup> GEORGE Pierre, *Dictionnaire de la Géographie*, PUF, 4<sup>e</sup> édition, 1990, 510 pages, page 479

l'étouffement, l'aplasie, le bras qui achemine, accompagne et oriente, et les jambes qui libèrent des distances et du temps. Car ces modes, et tout particulièrement le mode dominant de chaque période considérée, conditionnent l'implantation des populations en fonction des parcours réguliers ou journaliers qu'ils ont à effectuer. En effet, la longueur des trajets est à la fois déterminée dans l'espace et dans le temps. C'est d'ailleurs moins la distance métrique entre deux points que la durée du parcours qui prévaut, et subséquentement la vitesse de déplacement calculée en fonction du mode employé.

### ***Le transport et la ville***

Jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, le transport collectif fait la ville, il est la ville. Il dépend essentiellement d'entreprises privées, qui, quoiqu'elles soient d'une certaine manière contraintes à un devoir de service public par voie contractuelle avec la ville "politique", conservent une gestion capitaliste, basée sur le profit et le rendement des investissements réalisés. Le transport est alors une greffe urbaine qui renforce l'instinct grégaire des populations. Il lui ressemble. Il est concentré, dense, en mailles serrées dans les foyers urbains, qui, en retour, assurent son fonctionnement et sa rentabilité. Mais il est aussi concentrique ou radial, il sort de la ville avant que celle-ci ne le rattrape.

Mais après-guerres, motorisation (automobile), congestion urbaine, chute du trafic de voyageurs désorganisent les systèmes de transport collectif. Déficits chroniques des réseaux, obsolescence des matériels roulants, morphologies urbaines inadaptées, concurrence et prédominance automobile, juxtaposition géographique et juridique de différentes sociétés, les enferment dans le cercle vicieux de la décadence. La ville fuit bien au devant de ses lignes et s'étale dans l'espace. Les réseaux tentent bien de suivre l'essor urbain, mais la greffe ne prend plus. La ville handicape, hypothèque son transport. Le transport individuel fait fi des tramways, trolleys et autobus. La ville oublie son transport collectif. Elle assure tout juste sa continuité.

### ***Pouvoirs publics et Transport collectif***

Dès lors, la prise de conscience des autorités publiques, souvent municipales, est orientée plus souvent d'ailleurs vers la résolution des problèmes de mobilité sociale que celle des problèmes de la circulation et des déplacements urbains. L'immixtion de la sphère publique dans celle éminemment privée des transports collectifs, introduit timidement une logique de service public qui reste cependant productiviste : *"les contributions financières accordées par les collectivités locales aux exploitants des lignes urbaines de transports collectifs relevaient davantage d'une action de service social en direction*



des "exclus de l'automobile", que d'une politique de "service public" " <sup>603</sup>. Dans un premier temps au moins, l'intervention de la ou des autorités municipales se révèle souvent insuffisante, pour avoir une vision à l'échelle de l'aire urbaine considérée, ou pour subvenir aux besoins de réseaux déliquescents, moribonds, en perte croissante de vitesse, dans tous les sens du terme.

A la fin des années 1960, cependant, le changement d'échelle, induit par l'élargissement spatial du cadre politico-institutionnel de la gestion des transports collectifs, doit permettre, selon les autorités nationales qui les mettent en place, de normaliser leur exploitation et donner les moyens aux collectivités locales d'assumer dans de meilleures conditions cette mission de service public. Toutefois, dans les cas français et québécois, l'instance métropolitaine, la communauté urbaine, dépend directement des autorités municipales, qui définissent leur politique d'intervention dans le domaine. Evidemment les communautés ont en charge le transport. Evidemment, les édiles municipaux doivent légalement s'y intéresser. Mais leur intérêt diffère grandement d'une métropole à une autre, et à l'intérieur même de chaque communauté, ce qui fragilise potentiellement l'homogénéisation d'une intervention en matière de transport collectif. Les communes membres doivent s'entendre pour accorder une priorité au transport en commun, alors que fréquemment elles ne se sentent que très partiellement concernées du fait de leur éloignement relatif au centre urbain ou de leur non-desserte.

Les gouvernements nationaux tendent dès les années 1970 à infléchir leur politique de transport. Les effets du tout-automobile commencent à avoir des répercussions sérieuses et néfastes sur la vie quotidienne des citoyens et des activités économiques. Le transport collectif devient dès lors une bouffée d'oxygène potentielle pour désengorger les centres-villes, et rétablir, pour certaines couches de la population qui n'ont pas accès à la voiture, une qualité – quantité minimale de service capable d'assurer leurs besoins de mobilité. Mais le transport en commun, est encore considéré comme une charge supplémentaire plus que comme un avantage. Les groupes de pression automobile, qui exercent toujours une très grande influence sur les courants et les hommes politiques, ne sont pas étrangers à ces atermoiements. Les partisans du transport collectif sont moins nombreux et n'ont pas toujours dans l'opinion publique l'attention qu'ils espéreraient.

### ***Groupes de pression, pouvoirs publics et politiques de transport***

Taebel et Cornehlis (1977) proposent sept dimensions idéologiques qui sous-tendent le conflit latent, puis ouvert, qui oppose le transport individuel au transport collectif aux Etats-Unis. Les concepts

---

<sup>603</sup> **MARCONIS Robert (1997)**, "Métros, VAL, Tramways... la réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province de France", in **Annales de géographie**, n°593-594, janvier-avril 1997, Armand COLIN, pp. 129-154 ; page 130

avancés sont bien évidemment généralisables à l'ensemble des pays industrialisés dans lesquels sont observées pendant la période les mêmes orientations. Ces dimensions peuvent être combinées pour former trois groupes d'opinion majeurs, dont, aux extrêmes, les tenants du "tout-automobile" et du "tout-collectif", un troisième ensemble privilégiant une réponse mixte.

Taebel et Cornehlis (1977) déclinent les partisans du tout-automobile dans trois sous-groupes, dont le point commun est somme toute la suprématie du transport individuel sur tout autre mode. Les plus radicaux prônent un modèle de transport unique : les "auto monopolists" *"are associated with economic organizations directly involved in the production of automobile and petroleum. (...) The most articulate exponents of this point of view are drawn from the ranks of "highway lobby". (...) To them the automobile is the primary symbol of modern industrialized society. (...) There is also the strong underlying suggestion that the automobile industry is virtually indispensable to the continued economic prosperity of the United States. If not indispensable, it is at least a very desirable component of a healthy, prosperous economy. (...) The idea of "free" choice, however is the paramount value of the auto ideology ; it is presented as "the Democratic Way" "*<sup>604</sup>. Ils sont relayés par des "social engineers", des travailleurs sociaux, qui adoptent les vues des monopolistes, arguant que le seul accès à l'automobile permettrait une intégration à la ville, à la vie urbaine, des couches populaires et de minorités (populations âgées, handicapées) mal desservies par les transports collectifs. Ils en composent une variante humaniste et préconisent un accès au transport individuel, par l'allocation de véhicules aux plus démunis par le gouvernement, ou encore par l'utilisation accrue (voire la gratuité) des taxis. Enfin, les "auto apologists", plus modérés, considèrent qu'à défaut d'une généralisation de l'automobile dans la société, un recours aux transports collectifs est envisageable, voire inévitable eu égard à la possible congestion des villes, ce, dans la mesure où celui-ci serait supporté par ses usagers, sans le concours de subventions publiques ; un transport collectif qui, sans surprise, serait composé d'une flotte d'autobus, empruntant voies urbaines et autoroutes.

A l'inverse, les partisans du transport collectif, considèrent l'accroissement du nombre d'automobiles comme nuisible. Les auteurs déterminent aussi trois sous-groupes. Les deux premiers peuvent être classés dans un ensemble environnementaliste. Les "trustbusters"<sup>605</sup>, dont l'objectif avoué est le démantèlement des crédits consacrés à la construction autoroutière, rejoignent les écologistes sur la conviction que le déclin de la ville (en terme de qualité de vie, pollutions, paysage) est dû à l'automobile, et sur le fait que la société ne peut à la fois entretenir une politique de transport individuel et de

---

<sup>604</sup> TAEBEL Delbert A / CORNEHLS James V., *The political economy of urban transportation*, Kennikat Press Corp., 1977, 218 pages, pp. 4-5

<sup>605</sup> Au sens littéral : les fonctionnaires chargés de la lutte contre les groupes industriels qui détiennent un monopole commercial ; il faut ici entendre par "trustbusters", les représentants de groupes écologistes ou environnementalistes en lutte contre les politiques générales dominantes qui favorisent le "tout automobile"

transport collectif. Dans le même sens, "*the transit technicians*" voudraient convaincre de remplacer un monopole automobile par un monopole des transports collectifs.

A mi-chemin de ces thèses antinomiques et incompatibles émerge une troisième voie que Taebels et Cornehlis (1977), définissent, après d'autres, comme celle des "*balancers*". Ces derniers s'ils sont favorables à l'automobile mettent en avant la nécessité de garantir un service de transport collectif public que ne peut prendre en charge le secteur privé. Toutefois ce système équilibré de transport, - "*the balanced transportation system*", "*a term attached to programs combining highway and transit improvements in some nebulous way without defining what a balanced transportation is or providing any guidelines on how to construct one*"<sup>606</sup> -, s'il satisfait à un certain consensus entre des opinions diamétralement opposées, reste nébuleux dans ses applications pratiques. L'équilibre devrait, selon eux, passer par une parité entre transport individuel et transport collectif, objectif certainement difficile à atteindre dans la mesure où il ne suffit pas d'énoncer la parité pour qu'elle se réalise. La morphologie de la ville, la planification urbaine ou des transports, le seul choix des navetteurs, sont autant de facteurs qui peuvent faire pencher la balance du système, ce, même si les partisans de l'équilibre proposent "*an internal network of mass transit facilities correlated with radial, high-speed commuter lines, and [even if] these in turn are serviced by a network of bus feeder and park-and-ride facilities along the suburban fringe*"<sup>607</sup>.

En fait, l'influence cyclique de ces trois groupes et l'écoute qu'ils vont avoir auprès des décideurs politiques, va marquer profondément un paysage urbain, alternativement dominé par de lourds investissements publics en faveur du transport automobile, par la mise en place d'infrastructures nouvelles (autoroutières), le calibrage de la voirie aux obligations de fluidité de la circulation, ou par une réflexion plus profonde en faveur des transports collectifs.

### ***Villes en compétition et transports publics***

L'essor des nouvelles technologies et une mobilité accrue des capitaux industriels poussent à une internationalisation de l'économie, qui se traduit par une mise en compétition des aires urbaines mondiales. Les entreprises et les grands groupes sont de moins en moins sensibles aux différences qui existent, entre les pays, quant au facteur travail (coût salarial...). La montée des facteurs écologiques (pollutions), environnementaux (architecture, paysages...), l'accessibilité des zones urbaines,

---

<sup>606</sup> SMERK George M., "The urban transportation problem : a policy vacuum ?", in MILLER David R. (editor), *Urban transportation policy : New perspectives*, Lexington books – DC Heath & Company, 1972, 210 pages, pp. 5 -18 ; page 11

<sup>607</sup> TAEBEL Delbert A / CORNEHLS James V., *op. cit.*, page 11

deviennent les critères privilégiés d'installations éventuelles. Les groupes de pression environnementaux prennent petit à petit leur place dans les milieux politiques tandis que le lobby automobile peine à répondre des maux dont il est accusé.

Les agglomérations doivent alors faire face à une nouvelle demande et y répondre afin de rester compétitives. Le transport collectif revêt dès lors un caractère qu'il n'avait pas auparavant. Les pouvoirs publics s'en emparent. Il devient le centre des politiques d'accessibilité, mais intervient aussi dans d'autres domaines de l'action publique : reconversion industrielle, réhabilitation urbaine, promotion, image...

Les pouvoirs publics misent sur les transports collectifs. Mais les municipalités ne sont plus seules à agir dans le domaine. Les lois de décentralisation françaises donnent au département et à la région un nouveau relief. Tandis que le premier est chargé des transports scolaires et départementaux, la seconde se trouve en charge des liaisons régionales par chemin de fer. Au Québec, le gouvernement resserre son emprise sur les collectivités locales. Il promeut plans de transports et législations qui bouleversent l'organisation institutionnelle des transports en commun. La cohérence des politiques de transport est mise à mal par la multiplication des acteurs et leur relatif cloisonnement.



## CHAPITRE PREMIER

### MODES DE TRANSPORT ET HERITAGE URBAIN

---

Les modes de transport, collectifs ou individuels, - train, tramway, automobile, autobus... -, produisent des déplacements (une mobilité), mais aussi de l'espace ; un espace-distance, mais surtout un espace-temps.

Quelle que soit l'échelle adoptée, la problématique de l'espace-temps demeure identique, car les modes le sont tout autant. A l'origine, d'ailleurs, les lentes innovations techniques permettent d'agir moins sur la rapidité du mode lui-même, que sur son support, dans l'espoir de rendre plus efficace le déplacement. Les civilisations anciennes assimilent déjà le rôle stratégique qu'occupe le transport, dans l'organisation de leur société. Ses finalités revêtent, tout comme de nos jours, des caractères vitaux puisque y sont assimilés les déplacements personnels, mais surtout, commerciaux (échanges) et militaires. Le plus répandu des modes d'alors, la marche à pied, sans être pour autant le plus rapide des transports terrestres, domine encore le cheval (et le charriage) réservé aux classes aisées (litières), aux armées ou aux professions mettant en jeu une démarche commerciale. Le transport maritime reste souvent confiné à la seule navigation côtière, moins hasardeuse, tandis que la navigation fluviale connaît peu de développement...

A petite échelle, l'extension du territoire de l'Empire Romain autour de la Méditerranée, puis vers l'Europe du Nord nécessitait des voies de communication performantes pour asseoir la domination du conquérant sur le conquis, mais avant tout pour favoriser le déplacement de troupes vers les régions menacées d'invasion. C'est ainsi qu'a été développé, par exemple, le réseau viaire des *Vie Romane*, sur environ 80 000 kilomètres, dont 4 000 en Gaule. Ces infrastructures pavées subsistent, en France, jusqu'au 17<sup>e</sup> siècle. Puis Colbert décide en 1670 une amélioration des voies royales, en en normalisant la largeur : quatre chariots doivent pouvoir y rouler de front. Des essais de constructions (soubassement, revêtement) sont ensuite réalisés pour en améliorer les performances. Elles sont à l'origine de nos routes nationales. A ce moment, il faut encore cinq à six jours de diligence pour joindre Paris à Lyon, et deux jours pour Paris - Lille.

A grande échelle, les zones urbaines se trouvent confinées à des distances - temps d'autant plus petites que les modes urbains de transport restent élémentaires ou à usage privé. "On a pu observer qu'il y avait un lien étroit entre la dimension spatiale des plus grandes villes, à une époque donnée, et

*les techniques dominantes de transport : le rayon de ces très grandes villes correspond à la distance atteinte en une heure (4 km à Rome, où la marche à pied était le mode usuel de déplacements, 8 km dans le Londres ou le Paris du XIX<sup>e</sup> siècle, avec les omnibus et les tramways tirés par des chevaux, 25 km au début du XX<sup>e</sup> siècle, où on utilisait une combinaison de chemin de fer de banlieue - métro ou autobus (...))* <sup>608</sup>. Le lieu de résidence est proche du lieu de travail. L'espace vécu est restreint majoritairement à des portions de ville. La morphologie dense des cités demeure concomitante de cet état de fait, même si les carrosses, les coches, les chaises à bras ou à porteurs, puis les calèches autorisent, dès la Renaissance, un "desserrement", modeste, de la trame urbaine sans pour autant dégager les citadins d'une promiscuité telle, qu'elle sera déplorée, notamment, par les auteurs réalistes du 19<sup>e</sup> siècle. Par ailleurs, les ruelles sont fréquemment étroites et sombres. Elles peuvent rarement accueillir, compte tenu de leur gabarit, et de la nature de leur revêtement (la terre battue...), un autre mode que celui de la marche à pied.

Les zones rurales confirment et reproduisent aussi cette règle de proximité. La création des communes françaises ne soulève-t-elle pas elle-même cette idée ? Condorcet, en 1788, développe, dans son "Essai sur la constitution et les fonctions des Assemblées Provinciales", - considéré comme la source doctrinale des idées avancées par Thouret notamment devant le parlement "révolutionnaire" -, un point de vue selon lequel les communautés locales doivent être déterminées certes sur la base de leur démographie, mais surtout de manière à ce que *"dans l'espace d'un jour les citoyens les plus éloignés du centre puissent se rendre dans le chef-lieu, y traiter des affaires pendant plusieurs heures et retourner chez eux ; ainsi trois lieues* <sup>609</sup> *de distance paraissaient devoir en former les limites"* <sup>610</sup>.

Mais la domination des différents modes, et donc l'inscription durable de ces derniers dans le paysage de la ville, est cyclique. Pour Homburger (1972), chaque technologie, qui apporte une innovation en matière de transport, dispose d'un cycle de vie, avant d'être supplantée à une autre. Elle est tour à tour pionnière, dominante, stable, puis en déclin. Mais dans tous les cas, *"new technology does not replace what we have overnight if we are reluctant to abandon past investments, even though they may have been fully amortized or become obsolete"* <sup>611</sup>. Il existe, donc, outre les conditions techniques, un élément qui concourt à ce qu'un mode prenne le dessus sur un autre pour telle ou telle catégorie de parcours, pour telle ou telle intention, à telle ou telle période : une réelle volonté sociétale, politique

---

<sup>608</sup> MERLIN Pierre (1992), *Les transports urbains*, Que sais-je ? n°344, PUF, 1992, 128 pages, page 5

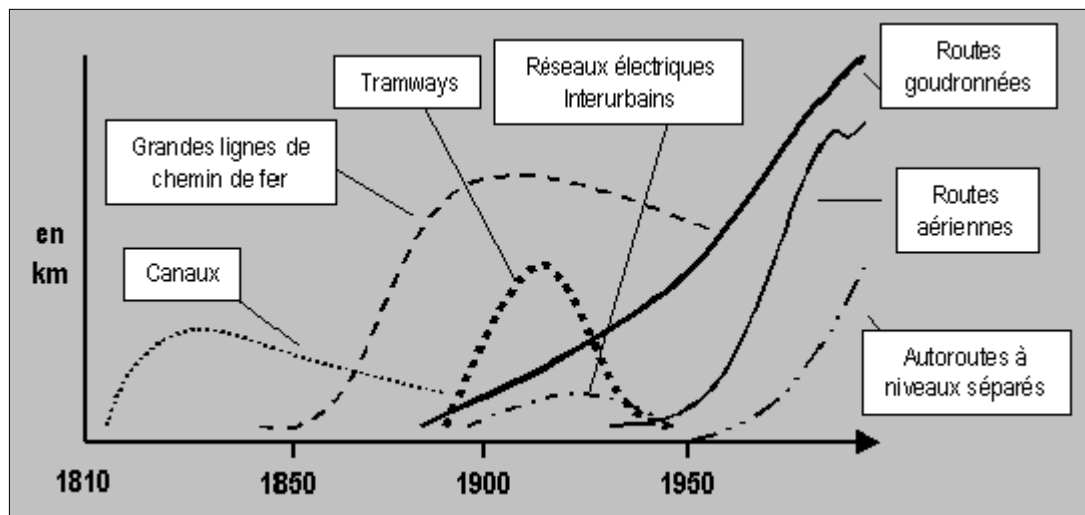
<sup>609</sup> Ancienne unité de distance dont la valeur approche les quatre kilomètres

<sup>610</sup> Cf. ROUSSILLON Henry, *op. cit.*

<sup>611</sup> HOMBURGER Wolfgang S., "Transportation policy and technological development", in MILLER R. David (éditeur), *Urban Transportation Policy : New Perspectives*, Lexington books – DC Heath and Company, 1972, 210 pages, pp. 157-182 ; page 159

et/ou industrielle. C'est bien cette relation entre le "vouloir" et le "pouvoir", et l'évolution des modes de transport qu'il est intéressant d'analyser, en plus de leur héritage respectif au monde urbain.

**Figure n°74**  
**Cycle de vie des transports (infrastructures)**



D'après : HOMBURGER Wolfgang S. (1972), *in op. cit.*, page 162.

Réalisation : Raynald INGELAERE (2000)

## 1.

### L'EPOPEE DES CHEMINS DE FER

Comme toute nouvelle technique, le transport ferroviaire est passé par des phases successives d'expérimentations, d'aménagements et d'améliorations. Le rail est connu depuis longtemps et des wagonnets sont déjà tirés par des chevaux. C'est en 1804 qu'apparaît la toute première locomotive, dont la construction a été élaborée par un ingénieur anglais, et qui fait appel à la vapeur sous pression comme moyen de propulsion. La réticence populaire, politique ou religieuse est palpable en ce début du 19<sup>e</sup> siècle, et pour des raisons variables elle aurait pu mettre un terme à l'expérience. Mais Georges Stephenson, ingénieur anglais, ayant compris le premier, en 1813, le principe de l'adhérence des roues lisses sur surface lisse, construit sa première locomotive à vapeur, dont les essais (1814) sont un succès. C'est en 1825 que le premier train de voyageurs est tracté par une locomotive qu'il nomme *Active* puis *Locomotion*. C'est alors qu'il construit la liaison Liverpool - Manchester (1826-1830) qu'il conçoit *The Rocket* (la fusée) (1829) dont la conception dérive du principe de chaudière tubulaire que le Français Marc Seguin adapte à ses propres locomotives sur le tracé Saint-Etienne-Lyon, pour les marchandises (charbonnages notamment), dès 1827, puis les voyageurs cinq ans plus tard.



## 1.1.

### LA REVOLUTION DU RAIL

---

En France, la Monarchie de Juillet (1830-1848) voit se développer un intérêt pour le chemin de fer. Pourtant, *"la constitution des deux chemins de fer industriels de la Loire (Saint-Etienne - Andrézieux et Saint-Etienne - Lyon) à laquelle on fait d'ordinaire remonter la constitution des lignes françaises, était, en fait, demeurée inaperçue de l'opinion publique ; comme ils étaient éloignés de la capitale et d'un usage restreint, nul ne soupçonnait l'importance de la nouvelle invention. C'est au spectacle de l'étranger [l'Angleterre] que l'opinion française va, de 1830 à 1833, en prendre peu à peu conscience"* <sup>612</sup>.

De l'autre côté de l'Atlantique, les colonies britanniques d'Amérique du Nord, évoluent dans un contexte politique tourmenté. Les Etats-Unis obtiennent leur indépendance en 1783. Le Canada, lui, tente de résister aux visées expansionnistes de son proche voisin et recherche une stabilité politique seule capable d'assurer son développement et son autonomie. L'échec de l'Acte Constitutionnel de 1791, historiquement associé à l'ingouvernabilité des Haut- et Bas-Canada (respectivement l'Ontario et le Québec), l'échec de l'Acte d'Union (1841), associé à un essai d'assimilation forcée des francophones au système anglo-saxon, puis les errements du parlement, tantôt à Kingston (1841), Montréal (1844), Toronto (1849, 1855), ou Québec (1851, 1859), pour s'installer définitivement à Ottawa (en 1865), et finalement l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique (1867), qui va jeter les bases du fédéralisme, n'empêchent pas les milieux économiques de prospérer, et le chemin de fer de faire son apparition dans le paysage de l'Amérique du Nord britannique <sup>613</sup>.

#### 1.1.1.

#### LES CHEMINS DE FER DU NORD

---

Les projets lancés par les investisseurs privés depuis la fin des années 1830 n'aboutissent pas. Mais en Angleterre et en Belgique, notamment, les réseaux commencent à s'étendre. La classe politique française, elle, hésite encore. Elle oscille entre libéralisme et saint-simonisme ; pour simplifier, entre initiative privée et puissance publique. Une partie de l'opinion flatte les systèmes non-interventionnistes américains ou anglais, tandis que les autres rappellent qu'un contrôle de l'Etat est nécessaire au maintien et au respect du "dogme" de l'intérêt général. Si en février 1838, un projet

---

<sup>612</sup> LEFRANC G., "La construction des chemins de fer et l'opinion publique vers 1830", in *Revue d'Histoire Moderne*, n°25, janvier - février 1930, édition Rieder, Paris, pp. 270-279 ; page 270

<sup>613</sup> Pour plus de renseignements sur la découverte et l'évolution politique du Canada, lire : **EASTERBROOK W.T. / AITKEN Hugh G.J.**, *Canadian economic history*, Macmillan, Toronto, 1975 ; **MORIN Jean-Jacques / WOEHLING José**, *op. cit.*

gouvernemental prévoit la construction de neuf lignes par l'Etat, dont Paris - Lille, la chambre le rejette préférant une construction par des investisseurs privés. En effet, le coût des infrastructures ferroviaires entraînerait une hausse considérable des dépenses publiques et par-là des impôts, si redoutée de la députation.

En septembre 1838, le ministre de l'intérieur mandate une commission dont l'objectif était de planifier un réseau de voies ferrées, en étoile, aboutissant à Paris <sup>614</sup>. Il module ensuite sa décision technocratique en y insufflant une connotation libérale : *"L'administration ne doit pas ouvrir témérairement une carrière sans en avoir à l'avance mesuré et signalé l'étendue... il faut rechercher d'une part, quel peut être le maximum de la dépense, d'autre part, quel sera le minimum de produits sur lesquels on peut raisonnablement compter. Munie de ces deux éléments, l'administration pourra provoquer l'intervention des Compagnies et appeler à son aide l'esprit d'association qui seul peut en définitive réaliser des immenses entreprises. L'Etat ne doit pas songer à se charger lui-même des travaux... Mais il est du devoir de l'administration publique d'éclairer la marche de Compagnies"* <sup>615</sup>.

A la fin de 1841, on ne comptait en France que 560 Km de voies alors qu'il y en avait déjà 4 912 Km pour l'ensemble de l'Europe et au moins autant aux Etats-Unis. En juin 1842, la loi sur les chemins de fer détermine les compétences des différents acteurs. L'Etat se chargera de la construction des terrassements, ouvrages d'art et stations, et les compagnies concessionnaires de la construction de la voie ferrée et de l'exploitation du réseau. Les communes et départements couvriront les indemnités d'expropriation. C'est le triomphe du "Grand Capital" qui voit dans la loi bien des moyens de mettre en œuvre les lignes qu'il estime les plus rentables, car il s'agit bien d'un service privé de transport qui se doit à des retours d'investissements. Les bénéficiaires seront d'autant plus engageants que les lignes auront un potentiel d'ailleurs plus économique, qu'humain. Le transport de matières premières, de marchandises, reste un marché à conquérir, mais riche d'énormes perspectives. Or, l'industrie minière se concentre alors à Anzin, dans le Hainaut valenciennois ; le textile domine et connaît un développement sans précédent à Lille, Roubaix et Tourcoing ; l'Avesnois et la Flandre, depuis le blocus continental (1806) cultivent la betterave et raffinent son sucre ; Dunkerque, de l'avis de son ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, L.L. Vallée, doit devenir le port de Lille. La région Nord a besoin de débouchés, d'un moyen de transport rapide et moins onéreux que la route... Le Nord a besoin du train. Et le "Grand Capital" des lignes du Nord considérées alors comme les plus rentables.

---

<sup>614</sup> Les villes concernées sont : 1° Rouen et Le Havre ; 2° Lille, avec embranchement sur Calais, Dunkerque et Valenciennes ; 3° Strasbourg avec embranchement sur Metz ; 4° Lyon et Marseille, avec embranchement sur Grenoble ; 5° Bordeaux ; 6° Tours et Nantes

<sup>615</sup> LEFRANC G., *in op. cit.*, pp. 276-277 ; Cf. *Le Moniteur Universel*, 12 septembre 1838

Le 11 août 1842, il n'est donc guère étonnant que Lille soit reliée à Valenciennes (via Douai), avant même la capitale. Le premier convoi quitte Mouscron pour Tourcoing vers Lille. La ligne traverse la frontière belge à Quiévrain, rejoint la ville de Mons, et ouvre un accès potentiel à Bruxelles. En 1838 déjà, l'ouverture de la ligne Gand – Courtrai, puis ses prolongements vers Mouscron, Tournai et Mons, laissaient présager des relations privilégiées qui allaient s'installer entre Nord et Belgique. Toutefois, *"les chambres s'inquiétaient du développement rapide du réseau belge. La Belgique, en effet, désirait la jonction entre Bruxelles et Malines avec Lille, pour aboutir à Calais et avoir un port en tête de ligne face à Douvres. Cette emprise possible de l'industrielle Belgique sur l'économie de la région lilloise"* <sup>616</sup> exigeait une réaction rapide de l'Etat français.

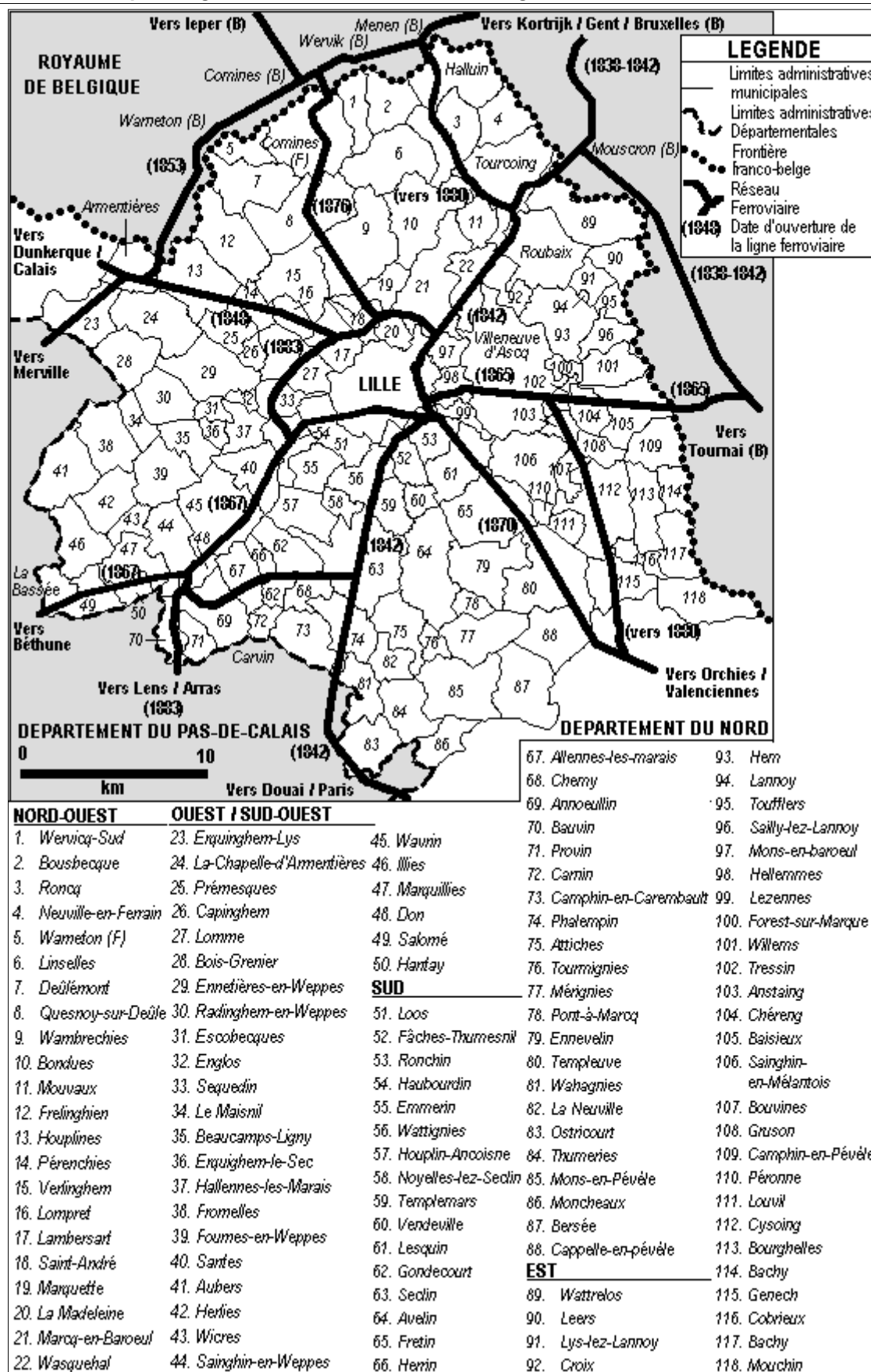
En 1845, La Compagnie du Nord, dirigée par le Baron de Rothschild, est créée par l'adjudication de la liaison Paris - Lille. La ligne était inaugurée le 14 juin 1846, et mise en service le 22. Dès lors, la Compagnie développe son emprise régionale. La région entre alors dans une euphorie de construction. La côte est désenclavée les années suivantes avec le raccordement de Boulogne à Paris (1847). En 1848, les premiers trains partent de Lille, - la Chambre ayant préféré cette option à une jonction à Douai -, pour les villes littorales de Dunkerque et Calais (Via Armentières mais surtout Hazebrouck à partir de laquelle divergent les lignes). En 1849, Lille, déjà, fait figure de Carrefour nord-européen et la Compagnie du Nord commence à proposer des billets internationaux.

L'instabilité politique (1847-1852) entraînée par une double crise économique et sociale, met à mal l'élan de construction du réseau. L'effondrement des cours agricoles (1847-1848) après une montée en flèche due à la "disette" de l'année précédente a des répercussions sur les achats du textile, et par conséquent sur la vente des charbonnages. Le chemin de fer, touché rudement, subi aussi les atermoiements politiques de la période. Louis-Philippe est renversé en février. La II<sup>e</sup> République est à peine instaurée que le Second Empire (1852-1870) prend place dans le paysage international. Les sociétés de chemins de fer ne désarment pas, et dès le début des années 1860, les constructions se multiplient. En 1860, Lille atteint finalement le bassin houiller du Pas-de-Calais, avec l'ouverture de la liaison Leforest – Lens, prolongée ensuite jusque Béthune (1861) qui obtient une liaison directe (via Don - Sainghin) dès 1867-1868. La ligne de Baisieux, à l'Est de Lille, atteint le réseau du Tournaisis en 1865. Plus loin, une ligne s'ouvre entre Boulogne et Calais. Quelques lignes sont encore inaugurées. En 1870, la plus importante, Lille – Valenciennes (Via Orchies) dédouble un axe en pleine croissance. Elle est prolongée à Aulnoye en 1872, déjà reliée au Nord à Mons et Charleroi, au Sud, à Paris par

---

<sup>616</sup> VAUQUESAL-PAPIN, "1837-1937, Le rôle et l'influence du chemin de fer dans l'expansion économique et industrielle de Lille au cours d'un siècle", in *La Vie du Rail*, n°693 "Lille, "cette cité vaut bien une province" ", dimanche 15 avril 1959, pp. 12-20 ; page 17

Carte n°23  
Principales lignes de chemin de fer dans la région lilloise à la fin du 19<sup>e</sup> siècle



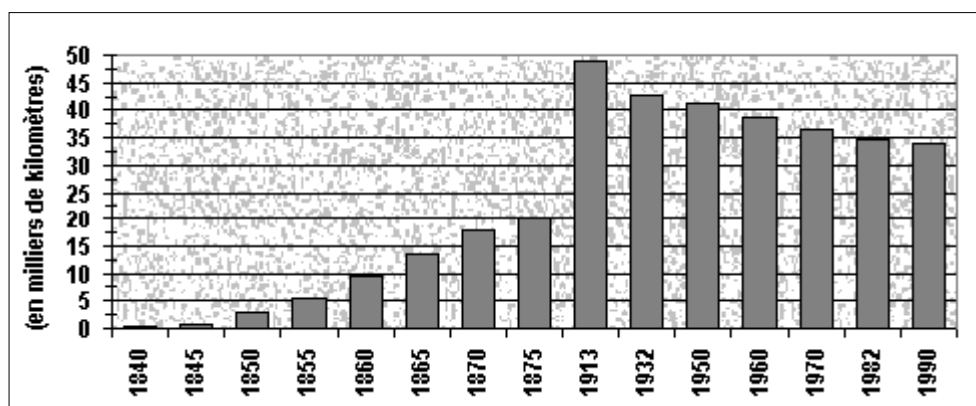
Carte : Raynald INGELAERE (2001) ; d'après : CARON François (1973) ; VAUQUESAL-PAPIN (1957 et 1959)

Saint-Quentin, et à l'est, aux principales capitales régionales. D'autres lignes sont créées comme, Lille – Comines (1876), Tourcoing – Menin, Calais – Dunkerque. Finalement l'ouverture d'un chemin de fer de ceinture autour de Lille en 1883, renforce encore sa position régionale et assure aux entreprises installées à proximité un raccordement intégral au réseau, attendu depuis une dizaine d'années.

En 1879, Charles de Freycinet, Ministre des travaux publics puis président du Conseil à plusieurs reprises, fait voter un programme de grands travaux portant sur la construction de 150 lignes avec pour objectif de relier toutes les sous-préfectures. Ce programme politique, basé en rien sur des intérêts économiques, va être presque entièrement achevé (rupture de la première guerre mondiale) et entraîner l'ouverture de plus de dix mille kilomètres de lignes. Le plan va être complété par la possibilité donnée aux départements de créer des réseaux à voies étroites ou uniques, dits secondaires, en accotement des routes pour relier les chefs lieux de cantons éloignés ou non desservis par les voies principales : le succès de ce type de construction est à l'origine de l'explosion du nombre de kilomètres ferrés entre 1880 et 1914. Certains entrepreneurs tentent même d'unir ces réseaux secondaires pour concurrencer les itinéraires des principales compagnies qui disposaient d'un monopole légal sur l'itinéraire qu'elle mettait en place, contrairement aux cas nord-américains.

Si le réseau national, encouragé par le Plan Freycinet, poursuit son développement vertigineux, le réseau régional Nord-Pas-de-Calais, dès 1885, peut être considéré comme parachevé. Les futurs transports express régionaux (TER), institués un siècle plus tard, utiliseront ligne pour ligne, le réseau de cette fin du 19<sup>e</sup> siècle.

**Figure n°75**  
**Evolution kilométrique du réseau de chemin de fer en France (1830-1990)**



Sources : FREMY Dominique / FREMY Michèle, *Quid 1995*, Edition Robert Laffont, 2078 pages, p. 1777

La domination du secteur privé est sans appel. Si l'Etat a joué un rôle, minimal, de coordination et de planification, les villes ont, elles, – comme les départements d'ailleurs -, joué un rôle

plus mineur encore. Dans certains cas, toutefois, comme le rappelle André Schoonheere (1976) pour une ligne de l'agglomération lilloise, elles se sont muées en "groupe de pression" pour que les compagnies les relient au réseau : "*La ligne Lille-Comines était moins le succès du chemin de fer avide de conquérir l'espace que celui des hommes de progrès qui en avait sollicité, gagné et défendu la construction*"<sup>617</sup>. La Compagnie du Nord, certes, mais aussi la Compagnie de Lille à Valenciennes, celles de Picardie - Flandres, et de Lille à Béthune, en plus de petites lignes privées encouragées par les élus locaux dont les villes ne sont desservies par aucun axe majeur, comme Cambrai, Le Quesnoy ou Saint-Amand, se partagent alors le territoire du Nord. Avec la guerre franco-prussienne de 1871 et une nouvelle crise ferroviaire, la région assiste au reformatage des réseaux sous la III<sup>e</sup> République. La mainmise de la Compagnie du Nord sur les concessions devient dès lors quasi monopolistique.

A nouveau, la guerre de 1914-1918 hypothèque l'avenir des chemins de fer qui doivent faire face à la destruction partielle de leur réseau (notamment dans le Nord de la France). "*Un nouvel état d'esprit li[è] la haute administration et les affaires, (...) [permet] à l'Etat d'intervenir (...) par la loi du 29 octobre 1921 [et] de corriger le régime des chemins de fer d'intérêt général en prenant à sa charge le déficit de 6 milliards subi pendant la guerre*"<sup>618</sup>. L'Etat s'engage à la reconstruction des réseaux. En fait toutes les lignes endommagées sont reconstruites, mais les nouvelles lignes se font rares. L'Etat met aussi en place un Conseil supérieur des chemins de fer, en plus d'instituer un fonds commun visant à instaurer une coopération entre les réseaux mais surtout une solidarité financière, les excédants de certaines compagnies comblant le déficit des autres. Les compagnies renouent avec la croissance des trafics de voyageurs et de marchandises. Ces mesures bénéficient donc pour un temps aux différentes compagnies, dont celle des Chemins de fer du Nord, mais le rail, après avoir perdu le monopole du transport de voyageurs dans les zones urbanisées, commence à voir sa dominance sur le fret largement entamé par la concurrence du transport sur route (camions).

Avec la crise de 1929 les chemins de fer français, au cœur de la chaîne de production et de commercialisation, subissent de sévères revers. Il leur faut compter sur la baisse des trafics (790 millions de voyageurs en 1930, contre 540 en 1938) mais aussi sur les charges nouvelles issues de la semaine de 40 heures, des congés payés, de la hausse de la fiscalité sur le transport de 'marchandises' et sur la concurrence fluviale et routière... Ils tentent de se replier en vain sur les lignes commerciales rentables. L'Etat devant prendre en charge chaque année les déficits des compagnies, en vertu de la convention de 1921, commence à souffrir de la situation. "*Depuis longtemps à l'intérieur de la CGT*

---

<sup>617</sup> SCHOONHEERE André, "Comines - Lille, ligne centenaire. En 1876, le chemin de fer à vapeur étendait enfin son réseau jusqu'à Comines", in *Mémoires de la Société d'Histoire de Comines-Warneton et de la Région*, Tome VI, fascicule 2, Comines, 1976, pp. 383-398 ; page 395

<sup>618</sup> AMBROSI Christian / AMBROSI Arlette, *La France, 1870-1990*, Masson, collection un siècle d'histoire, 1991, 468 pages, page 196

[réunifiée en 1936], *plusieurs plans avaient été élaborés pour réclamer la nationalisation des chemins de fer. On peut entre autre y lire que le rôle de ce moyen de transport était trop important pour qu'il demeure confié à des entreprises privées. Le gouvernement du Front Populaire dans lequel les partisans de l'Etatisme étaient nombreux ne fut pas insensible à ces analyses. La nationalisation du réseau de l'Ouest réalisé 25 ans auparavant renforçait les arguments des partisans de la disparition des compagnies privées*"<sup>619</sup>. La création de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) intervient le 31 août 1937. La nouvelle convention, applicable le 1<sup>er</sup> janvier 1938 pour une durée de 45 ans, associe les six sociétés privées (Compagnie du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, et du Midi) et les deux sociétés publiques (de l'Ouest et Alsace-Lorraine) dans une société d'économie mixte dont les capitaux appartiennent pour 51% à l'Etat. L'Etat s'engage à gérer la nouvelle société nationale comme un établissement industriel et commercial, en équilibrant recettes et dépenses. Au terme de la convention, soit le 31 décembre 1982, la Société deviendra un Etablissement Public, dont nous aurons l'occasion de reparler.

### 1.1.2.

#### LES CHEMINS FERRES DU CANADA

---

Comme dans le "Vieux Monde", le Canada connaît sa révolution industrielle. Dès le début du 19<sup>e</sup> siècle, les compagnies privées commencent à établir des liaisons ferroviaires, qui si elles se développent rapidement, le sont souvent sur de courtes distances, sans coordination. C'est à la faveur de l'Acte d'Union de 1841 que les milieux politiques entrevoient la nécessité de relier Toronto et Montréal pour renforcer l'union politique de la colonie.

Le premier chemin de fer sur l'île de Montréal est inauguré en 1847, entre Montréal et Lachine. C'est en 1853, que le *Grand Trunk Railway* (ou Grand Tronc - GT), par fusions successives avec d'autres sociétés, par alliances avec des compagnies américaines, met en service une relation entre Montréal et Portland, puis en 1856, elle relie Montréal à Toronto. En 1859, la Compagnie jette le pont Victoria sur le Saint-Laurent et relie l'île de Montréal à la Rive-Sud puis à l'Est de la Province (Sherbrooke). Des ramifications sont ensuite développées, ou par le Grand Tronc, ou encore par de petites lignes privées, à partir des lignes principales, vers des destinations de plus en plus nombreuses (Rive-Nord notamment).

---

<sup>619</sup> **OUTERRYCK Pierre**, *Mémoire cheminote en Nord-Pas-de-Calais ; cheminots et chemins de fer du Nord - 1938/1948*, CER/SNCF, 1995, 124 pages, pp. 11-12

En 1867, alors que le Canada devient un Etat fédéral, le traité prévoit que chaque Province doit pouvoir être reliée par le chemin de fer. Le pas est franchi avec la création de l'*Intercolonial Railway Company*, qui, après le rachat et la construction de voies, relie, dès 1876, les Maritimes (la Nouvelle-Ecosse et le New-Brunswick) aux Provinces centrales. Ses lignes convergent vers Montréal.

L'adhésion de la Colombie Britannique (1871), qui borde l'Océan Pacifique, provoque la poursuite de l'expansion ferroviaire vers l'ouest. L'ouverture des lignes vers l'ouest non content de relier les provinces concourt notamment à la volonté politique fédérale d'empêcher l'expansion des lignes américaines vers le nord. Le *Canadian Pacific Railway*, fondé en 1881 par de grands bourgeois montréalais, ouvre le transcontinental canadien en 1886. La ligne *Canadian Pacific* (CP) dans le couloir Montréal-Bordeaux-Sainte-Rose-Sainte-Thérèse, est achetée en 1892 au chemin de fer *Québec, Montréal, Ottawa & Occidental* et relie bientôt Saint-Jérôme, puis Ottawa.

Le *Canadian Northern* (Canadien Nord - CN), créé en 1899, se donne pour mission première de relier le Manitoba (Winnipeg) à l'Ontario (Thunder Bay en 1902), puis à Ottawa, Vancouver et Montréal. D'ouest en est, le *Canadian Northern* est un assemblage de lignes régionales plutôt qu'une ligne, à proprement parler. C'est lui qui ouvre en 1913 la ligne Mont-Royal – Deux-Montagnes, avant de percer en 1917 le tunnel du Mont Royal, qui lui donne un accès au centre de Montréal.

En 1900, la longueur du chemin de fer canadien comprend quelque 27 000 kilomètres. En 1903, le *Grand Trunk* fonde une filiale en 1914, le *Grand Trunk Pacific Railway*, pour concurrencer la suprématie du CPR dans l'Ouest et joint Winnipeg à Prince-Rupert (Colombie Britannique). Son réseau atteint près de 5 000 kilomètres. Montréal, est ainsi, avec l'intervention des différentes compagnies, reliée à toutes les grandes villes canadiennes.

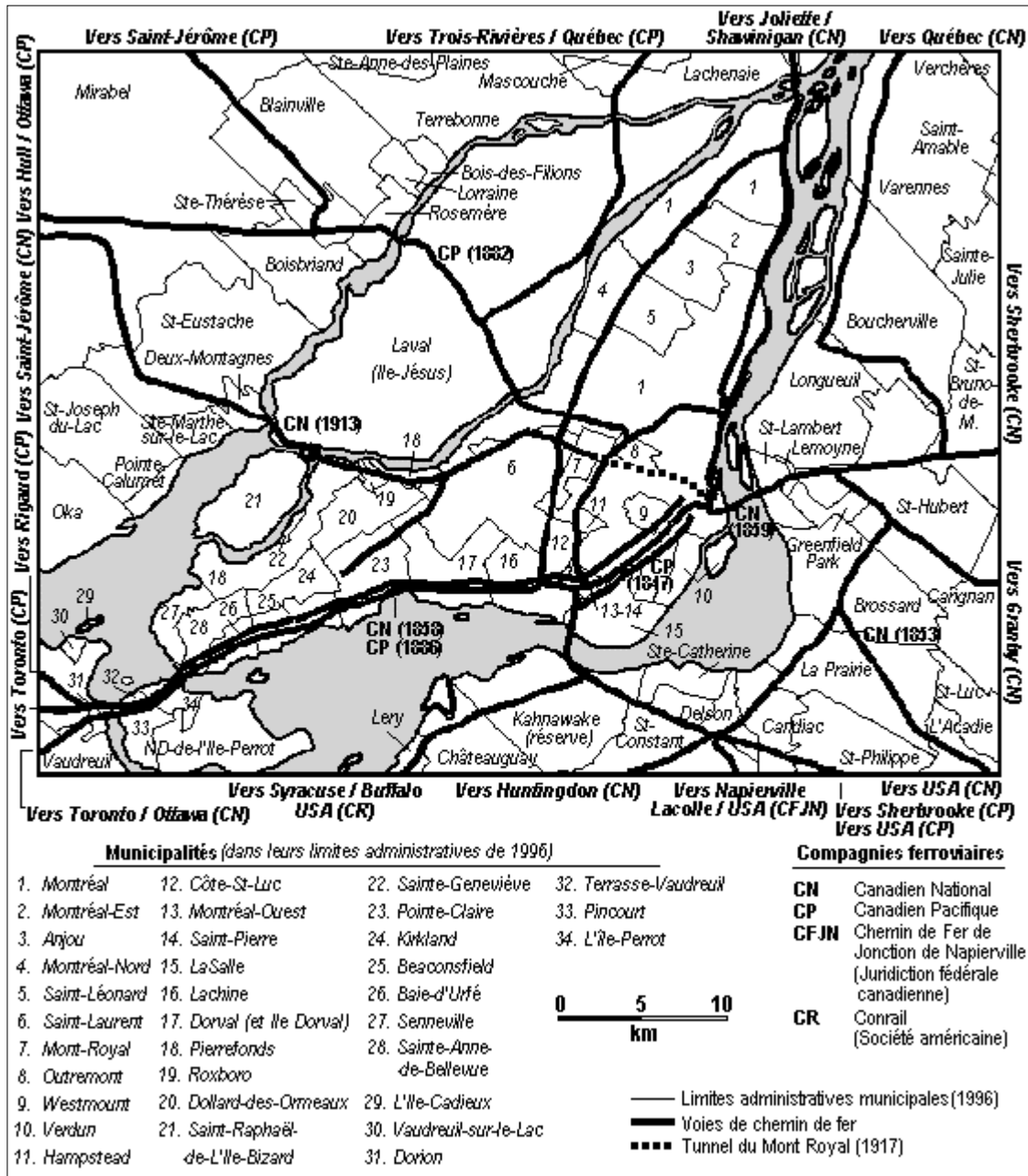
En 1915, le Canada compte trois chemins de fer transcontinentaux, des centaines de lignes, beaucoup trop pour les besoins et les moyens d'une si jeune nation. L'effort de guerre de l'Angleterre détourne les fonds investis dans les chemins de fer du pays, qui doivent désormais se consacrer aux transports de troupes, moins rémunérateurs.

Les déficits des compagnies les poussent irrémédiablement vers la faillite. Après la première guerre, de nombreux réseaux sont ainsi victimes de leur expansion. L'Etat fédéral décide la formation du Canadien National (Chemins de fers nationaux du Canada) en 1919 pour gérer les sociétés ferroviaires qui déposent une à une leur bilan : il regroupe ainsi progressivement, l'*Intercolonial*, le *Grand Trunk*, le *Grand Trunk Pacific*, le *Canadian Northern*, et d'autres compagnies



privées ou publiques à travers toutes les provinces. Son réseau atteint 35 000 kilomètres au tournant des années 1920, soit près de 45% du réseau total du Pays.

**Carte n°24**  
**Réseaux ferroviaires dans la région montréalaise**



**Carte** : Raynald INGELAERE (2001)

L'île de Montréal est bien irriguée par les voies ferrées qui se dirigent vers les grandes villes canadiennes ou américaines. Elles sont ainsi un atout majeur pour le port de Montréal, véritable plate-forme de transbordement pour les navires ne pouvant remonter plus amont le fleuve Saint-Laurent. La présence du CN et du CP à Montréal, ainsi qu'une industrie ferroviaire importante, dans Hochelaga, puis Rosemont, consolide la position de la ville comme centre de décision. Mais le développement des infrastructures routières augmente l'efficacité du camionnage, ce qui nuit au

transport ferroviaire à partir de l'entre-deux guerres. Le transport de passager compte tenu des distances à parcourir s'oriente bientôt vers le *coach*, bus qui offrent des lignes régulières interrégionales ou internationales, ou encore plus tard, vers le transport aérien. L'usage du chemin de fer canadien se tourne ainsi progressivement et davantage vers le fret ou le transport de marchandises que vers le transport de passagers, les tarifs en vigueur ne permettant pas encore d'en faire un transport de masse concurrentiel. Il est pourtant, de par l'immensité du territoire colonisé ou à coloniser, un outil indispensable à la réalisation des ambitions de la Grande-Bretagne, et un mode incontournable pour faciliter les relations entre les différents pôles de population, largement dispersés.

## 1.2.

### GARES FERROVIAIRES ET URBANISATION

---

En raison du refus des autorités militaires de percer les fortifications de Vauban, Lille n'a toujours pas de gare alors que la ligne Lille-Paris a été inaugurée. C'est la gare "du long pot", implantée provisoirement à Fives (futur quartier de la ville en 1858), qui dès l'ouverture des liaisons entre Lille, Valenciennes et la frontière belge, accueille les convois. Les négociations s'ouvrent toutefois entre Lille, les autorités militaires et les ponts et chaussées, pour doter la préfecture d'une gare intérieure.

En 1843, avec la proposition de la ville de Lille de couvrir les dépenses inhérentes aux dépenses supplémentaires de la construction de la nouvelle gare, un accord est finalement trouvé, et approuvé par les ministres des travaux publics et de la Guerre. Toutefois, le conseil hésite. Le chemin de fer ne trouve pas que des défenseurs, et l'attitude longtemps réservée de la députation encourage une certaine circonspection. Le rapporteur de la commission des chemins de fer, conscient des enjeux, rappelle au Conseil municipal le milieu concurrentiel dans lequel la ville évolue : *"Il n'y a pas d'ajournement possible ; ne pas voter le subside de 1 370 000 F, c'est interdire à toujours le moyen de faire entrer le chemin de fer dans nos murs. Ne perdons pas de vue, Messieurs, quelle est actuellement la position de notre cité ; elle est parvenue à un point de prospérité où elle ne peut plus demeurer stationnaire. Il faut qu'elle grandisse ou qu'elle décline. Nous sommes entourés de localités que leurs conditions industrielles poussent dans une voie de progrès toujours croissants. Ici, nous tombons sous l'influence d'une force centrifuge qu'il est urgent de combattre afin de ramener l'activité du dehors au-dedans. Laisser échapper le moyen qui nous est offert..., le seul qui puisse être efficacement appliqué, ce serait nous exposer pour la suite à de graves mécomptes"* <sup>620</sup>.

En 1846, les remparts sont percés de deux voûtes, la gare est finalement livrée à la Compagnie du Nord qui la juge inadaptée. Le train d'inauguration de la ligne Paris-Lille, aura son terminus au

---

<sup>620</sup> VAUQUESAL-PAPIN, *in op. cit.*, page 15

débarcadère de Fives. Les travaux d'aménagement demandés par la Compagnie du Nord sont entrepris. La gare est finalement inaugurée en 1848. Dix ans plus tard, une troisième voûte est creusée et la gare agrandie pour s'adapter au nombre croissant de voyageurs. En 1864, la gare est saturée. *"Le train triomphe partout, les progrès, accomplis sur les locomotives, qui tirent les trains de plus en plus lourds et de plus en plus vite, grisent les politiques. Succédant aux petites stations, les gares monumentales "cathédrales de l'humanité nouvelle", selon le mot de Théophile Gautier, se multiplient dans les grandes villes du Nord-Pas-de-Calais : Arras, Calais, Boulogne, mais aussi Roubaix, en 1887, Saint-Omer, en 1903, et Tourcoing en 1905"* <sup>621</sup>. Elles emboîtent le pas à la nouvelle gare de Lille, qui émerge des débris de l'ancienne gare de Paris, en 1869. Un boulevard "hausmanien" donne maintenant un accès direct entre la gare et le centre ville, mettant fin à un dédale de ruelles étroites. En 1892, la grande halle d'acier, le hall de l'industrie de l'exposition universel de Paris de 1889, donne finalement son aspect actuel à la gare <sup>622</sup>.

La première gare de Montréal, la gare Windsor, est construite en 1847 et devient le centre névralgique des relations entre la Métropole du Canada et les autres capitales du pays. Sa position géographique au centre de la ville lui assure une accessibilité maximale et offre aux voyageurs, y compris en transit, un accès aux commerces et autres activités tertiaires (banques) et industrielles (vers le canal Lachine) de la ville. Avec l'ouverture du tunnel sous le Mont Royal, une seconde gare est construite en 1925 à proximité de la première par le *Canadian Northern* (Canadien Nord). Elle n'est pour lors qu'une ébauche de ce que sera la Gare Centrale, véritable monument architectural finalement inauguré en grandes pompes en 1943.

*"La stazione nasceva come la nuova porta della città, come punto di arrivo e di partenza, ma anche come punto di incontro, come centro di vita pubblica (...). La stazione era vista come elemento di prestigio, come simbolo politico e ideologico, come centro di un nuovo spettacolo tecnologico. Da qui discendeva la ricerca della monumentalità e la modifica sostanziale della struttura urbana doveva emergere come punto di riferimento primario"* <sup>623</sup>. La gare devient donc un second centre qui capte les milieux professionnels et commerciaux. De nouvelles activités y sont rattachées, services, hôtellerie... Ornée de son horloge, elle sonne l'heure de la modernisation des villes attentives aux innovations techniques qui inondent la fin du siècle, et rythme une ville avide de mobilité.

---

<sup>621</sup> **VISSE Jean-Paul / Jean-Pierre VILATRIAU**, *Le Train et la Région du Nord*, La Voix Du Nord, 1993, 125 pages, page 53

<sup>622</sup> Cf. **REGOLLE Mallony / VERDRON Isabelle**, *Lille à toute vapeur, Histoire de l'Arrivée et des tracés du chemin de fer à Lille*, Archives départementales du Nord, Lille, non paginé

<sup>623</sup> **GELMINI Pietro**, *Città, Trasporti e Ambiente*, Etas Libris, 1988, 341 pages, page 13 ; *"La gare naissait comme la nouvelle porte de la ville, comme point d'arrivée et de départ, mais aussi comme point de rencontre, comme centre de vie publique... La gare était vue comme élément de prestige, comme symbole politique et idéologique, comme centre d'un nouveau spectacle technologique. De là provenait la recherche de la monumentalité et la modification substantielle de la structure urbaine devait émerger comme point de repère principal"*

### 1.2.1.

#### LES GARES, NOUVEAUX POINTS DE FIXATION DEMOGRAPHIQUE ?

---

Les gares sont en ville de nouveaux points de polarisation des activités mais elles sont aussi symboliquement l'ouverture de la ville vers son *hinterland* rural, ou vers d'autres destinations urbaines. Elles offrent, à l'inverse, une attractivité nouvelle aux centres urbains puisqu'elles favorisent et facilitent la venue de passagers, de populations, de marchandises dont l'origine est de plus en plus lointaine. Car l'implantation des gares ne se limite pas aux grands centres urbains. Les itinéraires ferroviaires sont ponctués d'arrêts, à intervalles plus ou moins réguliers, en rase campagne ou dans les bourgs. L'avènement du chemin de fer favorise une urbanisation discontinue, en *leap-frog*, en saute-mouton, en "grains de chapelet", selon les auteurs, les populations se fixant autour des gares, alors que les zones interstitielles restent peu peuplées et tournées vers l'agriculture.

Mais tous les bourgs ou points d'arrêts ferroviaires qui ne peuvent pas toujours prétendre facilement attirer activités et populations grâce à leur gare, peuvent être *a contrario* le point de départ de mouvements de migrations vers la ville. Ainsi, si l'arrivée du chemin de fer dans une localité peut en faire une destination prisée, elle peut aussi avoir l'effet pervers d'une désertion à plus ou moins long terme de celle-ci.

##### 1.2.2.1. LA REGION LILLOISE ET LES CHEMINS DE FER

---

Entre 1801 et 1906, L'arrondissement de Lille, connaît une période de croissance démographique sans précédent, passant de 226 400 habitants à un peu plus de 822 600. Les transports collectifs ne sont évidemment pas un épiphénomène. Pourtant, ils ne peuvent à eux seuls justifier une évolution aussi radicale. Les "miracles" de l'industrialisation que connaît le centre de l'agglomération, l'exode rural et l'immigration belge sont autant d'autres facteurs à prendre en compte.

En 1801, Paris dépasse déjà le demi-million d'habitants, Lyon et Marseille en ont plus de 100 000. Lille, avec ses 56 000 habitants, regroupe le quart de la population de son arrondissement. Tourcoing (10 830 hab.), Roubaix (8 151 hab.) et Armentières (7 184 hab.), toutes trois distantes d'une quinzaine de kilomètres de Lille, arrivent loin derrière la ville-centre, qui devient préfecture du département du Nord en 1804, reléguant ainsi Douai (17 000 hab.) au rôle de sous-préfecture. Les quatre villes sont encore séparées par des hectares de terres agricoles. Lille est donc un îlot urbain, une forteresse, - au sens littéral du terme -, au cœur d'un bassin où les municipalités rurales sont légion : plus de 80% des 130 communes de l'arrondissement ont une population inférieure

à 2 000 habitants, et ne regroupent que 41% de la population. Commence alors une révolution industrielle qui entame l'exode de familles rurales.

En cinquante ans (1801-1850), l'arrondissement connaît une croissance démographique de 56%, avec l'arrivée de 128 000 nouveaux citadins. Citadins, car la grande majorité des migrants s'installent dans le "triangle urbain" Lille-Roubaix-Tourcoing, défini par Trénard (1977)<sup>624</sup>. Roubaix et Tourcoing avec des taux de croissance respectifs de 281 et de 148%, représentent 30,4% de la croissance totale de l'arrondissement, Lille, un peu plus de 15%. Les 14 autres municipalités qui voient au moins doubler leur population, profitent d'un phénomène de débordement et sont toutes ou presque contiguës à l'un des trois pôles. Elles représentent 25% des nouvelles installations. Au total, 70% de la croissance est monopolisée par 13% des municipalités.

En 1850, les quelque 132 communes de l'arrondissement de Lille, - La Chapelle d'Armentières par division de la ville d'Armentières en deux entités en 1822 et Moulins sont créés -, rassemblent 356 000 habitants sur une superficie de 866 km<sup>2</sup>. Lille, avec ses 75 430 habitants devance nettement ses rivales de Roubaix (31 039 hab.) et Tourcoing (26 834 hab.) ; l'ensemble équivalent à 37% de la population de référence sur moins de 3,5% du territoire.

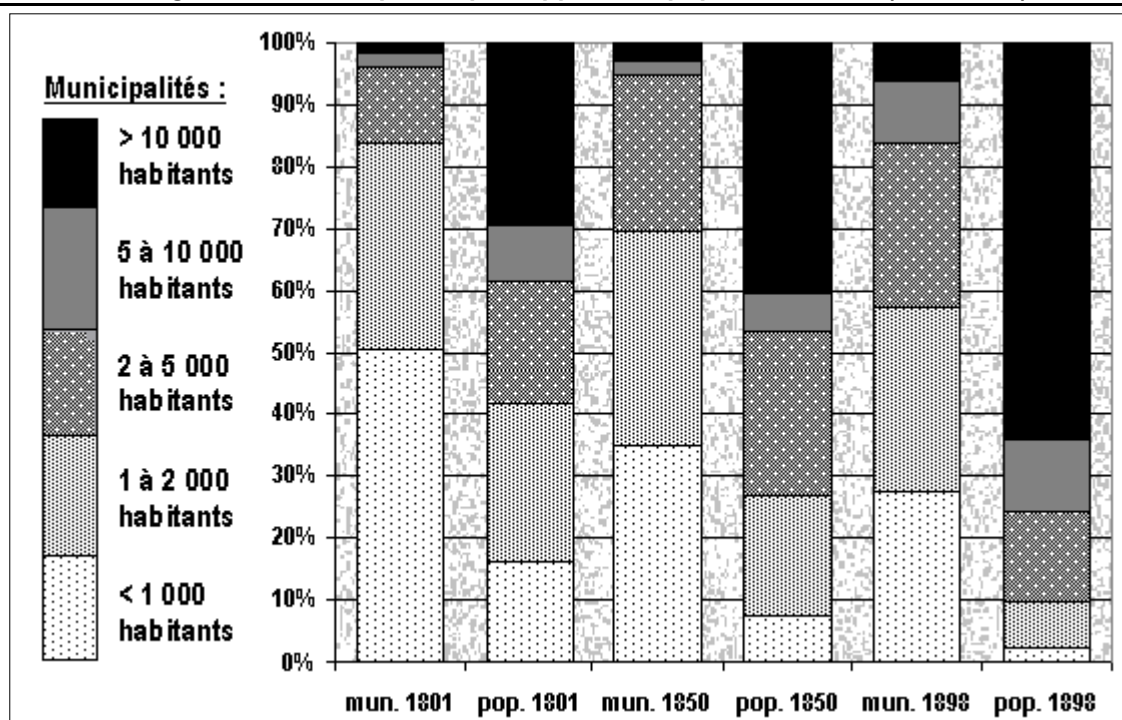
Durant la seconde moitié du siècle (1850-1896), le doublement de la population (+114,60%) doit être, selon Pierre Bruyelle (1976), imputé plus à l'exode rural, qu'à un excédent naturel, le taux de mortalité demeurant élevé. La Flandre française et l'Artois sont les principaux réservoirs de l'exode rural de l'arrondissement. En 1896, 20% environ des habitants de Roubaix et de Tourcoing sont originaires du département. Mais ce qui marque profondément la période tient dans l'exode transfrontalier. *"L'immigration massive des Belges constitue le facteur décisif (...) ; le déséquilibre dans le degré d'industrialisation de part et d'autre de la frontière joue dans le même sens. Le mouvement s'amplifie après 1850 et les contingents étrangers croissent comme en témoignent les recensements ; le maximum absolu est atteint en 1880 à Lille (51 532 ; 30,1% de la population totale), en 1886 à Roubaix (53 800) qui est plus belge que française entre 1870 et 1890 (54% en 1876), en 1891 à Tourcoing (24 600 ; 37%)"*<sup>625</sup>. Les villes de Roubaix (124 447 hab.) et Tourcoing (73 353 hab.) atteignent ensemble le niveau de Lille (201 211 hab.), une ville-centre renouvelée par la fusion avec les faubourgs nés avec le départ de certaines industries hors les murs. En effet, Lille cherchait à élargir son corset de fortification, d'autant que sa périphérie croissait plus rapidement encore que le reste de

<sup>624</sup> **TRENARD Louis**, *Histoire d'une métropole, Lille-Roubaix-Tourcoing*, Privat, Toulouse, 1977, 520 pages ; chapitre IX, "Naissance d'un triangle urbain (1815-1851)", pp. 317-346

<sup>625</sup> **BRUYELLE Pierre (1991-2)**, *La communauté urbaine de Lille, Métropole du Nord-Pas-de-Calais*, les études de la Documentation Française, octobre 1991, 190 pages, page 27

l'agglomération. "Sous l'impulsion du maire de Wazemmes, (...) l'agrandissement de la ville est envisagé. (...) Sous l'autorité du nouveau préfet nommé en 1857, (...) des commissions municipales (...) étudient activement les conditions de l'extension, sans porter préjudice aux intérêts existants. Les décrets promulgués par Napoléon III, le 2 juillet et le 13 octobre 1858, dégagent enfin Lille de son cadre étriqué en repoussant les remparts au Sud et à l'Ouest. Ils font passer sa superficie de 411 ha à 2110 ha en lui rattachant les communes de Moulins, Wazemmes, Esquermes, Fives"<sup>626</sup> et lui apportent quelque 20 000 habitants. C'est une des rares fusions que connaîtra l'arrondissement, d'autant que d'autres sont encore créées : Bois-Grenier vient d'être incorporée (1850) par l'adjonction de parties de La Chapelle et d'Erquinghem-Lys !

**Figure n°76**  
**Catégorisation des communes de l'arrondissement de Lille et poids démographique relatif des catégories de municipalités par rapport à la population totale (1801-1896)**



NB : mun. : municipalités ; pop. : population.

Sources : Annaires Statistiques du Département du Nord, 1802, 1851, 1898

Le chemin de fer, catalyseur longtemps attendu, accélère l'exode rural et l'urbanisation de l'arrondissement. Louis Trénard, observe alors le développement d'une véritable "nébuleuse urbaine" dans le cœur de l'arrondissement, entre 1851 et 1914<sup>627</sup>. L'arrivée du rail, les principales lignes sont construites entre 1842 et 1880, a un effet immédiat de polarisation de la croissance démographique dans les zones desservies. *A contrario*, "Les villes non atteintes (...) ont souffert d'un désavantage incontestable. (...). R. Fruit a étudié les phénomènes migratoires dans la

<sup>626</sup> TRENARD Louis / HILAIRE Yves-Marie, *op. cit.*, page 17

<sup>627</sup> TRENARD Louis, *op.cit.* ; chapitre X "Développement d'une nébuleuse urbaine", pp. 347-401

région de Saint-Amand. De 1830 à 1870, ce pays "qui avait profité de l'essor de la première moitié du siècle connaît une période de stagnation démographique" <sup>628</sup> car cette population est attirée par les pôles de croissance voisins, qui pour la plupart, sont reliés à la voie ferrée, alors que le chemin de fer ne passa à Saint-Amand qu'en 1870. (...). Les cantons les plus favorisés, sont ceux de Lille, Roubaix, Tourcoing, Maubeuge et Trélon : l'expansion est d'au moins 60% et va jusqu'à 130% pour Roubaix. Les cantons répulsifs sont Orchies et Saint-Amand (baisse de 5% à 3%). Cysoing, Le Quesnoy, le Hainaut-Cambrésis sont en stagnation" <sup>629</sup>.

Les plus fortes croissances s'observent le long des axes ferroviaires de Lille-Dunkerque et Lille-Roubaix-Tourcoing. En 1896, l'agglomération devient réellement bipolaire. 65% de la population habitent une ville de plus de 10 000 habitants et 90% dans une ville de plus de 2 000 habitants. Les 129 communes de l'arrondissement montrent toujours une prépondérance de municipalités rurales : 57,36% d'entre elles ont moins de 2 000 habitants. Elles n'accueillent cependant plus que 9,80% de la population de l'arrondissement, tandis que la part de Lille, Roubaix et Tourcoing a été portée de 37,41% en 1850, à 49,37% en 1875 et 52,17% en 1896. Les croissances de Croix, La Madeleine, Hellemmes, dans le triangle urbain, sont les plus importantes. Il faut certes relativiser ces chiffres par l'accroissement des voies de tramways qui commencent à sillonner le cœur de la future métropole, dès 1874, les trois villes étant reliées au réseau entre 1880 et 1890.

**Figure n°77**  
**Croissance démographique (1850-1896) de quelques gares de l'arrondissement de Lille**

	Taux de croissance démographique 1850-1896	Taux de croissance démographique 1875-1896	Population 1896	Ligne Ferroviaire (de Lille vers)	Année d'ouverture
<b>Croix</b>	657,35%	240,49%	14 314	Tourcoing	1842
<b>La Madeleine</b>	605,43%	69,80%	10 779	Dunkerque-Calais	1848
<b>Hellemmes</b>	543,68%	127,79%	5 394	Baisieux	1865
<b>Armentières</b>	273,10%	56,00%	29 695	Dunkerque-Calais	1848
<b>Pérenchies</b>	245,73%	103,35%	3 160	Dunkerque-Calais	1848
<b>Halluin</b>	204,02%	13,92%	14 748	Kortrijk	Vers 1880
<b>Saint-André</b>	199,41%	43,67%	2 530	Dunkerque-Calais	1850
<b>Marquette</b>	180,64%	59,66%	4 900	Comines	1876
<b>Bauvin</b>	115,58%	35,81%	2 518	Don-Lens	1882
<b>Seclin</b>	92,75%	23,54%	6 245	Paris	1846
<b>Salomé</b>	74,58%	27,56%	1 518	Don-Béthune	1867
<b>La Bassée</b>	57,48%	23,23%	4 000	Don-Béthune	1867
<b>Provin</b>	53,67%	19,53%	1 781	Don-Lens	1882

**Sources démographiques** : Annuaire statistique du département du Nord, année 1851 et 1897

<sup>628</sup> FRUIT René, *La croissance économique du pays de Saint-Amand (1668-1914)*, Armand Colin, Paris, 1963, 550 pages, page 242

<sup>629</sup> CARON François, *op. cit.*, page 147

Toutefois, des pôles, pas ou peu desservis par les transports collectifs urbains apparaissent comme dynamiques. Certains comme Armentières, Pérenchies, et Halluin, que l'on peut considérer comme des pôles secondaires ou des centres "ruraux", voient leur population tripler. Saint-André, Marquette profitent des avantages du train avant de ceux du tramway (qui les relie respectivement en 1894 et 1895) et triplent leur population dans le même temps.

Des villes plus éloignées tirent leur épingle du jeu, comme La Bassée, Bauvin et Provin ou Seclin, alors que la moitié sud de l'arrondissement voit sa population stagner, notamment les cantons de Pont-à-Marcq et de Cysoing, respectivement + 3,54% et + 1,54% sur la période. Les cantons de Seclin et de La Bassée, sans leurs chefs-lieux, totalisent une croissance de + 22,63% et + 6,46%.

### 1.2.2.2. MONTREAL, CHEMINS DE FER ET SPECULATION FONCIERE

---

L'Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada, de 1855, confirme et élargit (quantitativement) l'existence des Municipalités de Comté. Elles sont des circonscriptions électorales provinciales et ont autorité sur les communautés rurales (paroisses ou villages). La mise en place du dominion, en 1867, renforce encore la position des municipalités en en faisant moins des outils du pouvoir provincial que des unités administratives "de plein droit" dans la gestion des affaires locales. Le premier Code Municipal (1871) renforcera la prééminence des corporations municipales (paroisses et villages) dans le paysage administratif québécois, tout en les maintenant sous la juridiction du gouvernement provincial. Toutefois, ce code exceptera les cités et villes régies par chartes spéciales qui feront l'objet d'une loi distincte (1876), et bénéficieront de prérogatives supplémentaires. Cette dernière loi est souvent refondue jusqu'en 1922 où le titre de loi sur les cités et villes est retenu <sup>630</sup>.

*"Vers 1861, le portrait de l'Île-de-Montréal se présente ainsi : deux grandes municipalités de comté – Hochelaga à l'Est et Jacques Cartier à l'Ouest – au sein desquels se trouvent une quinzaine de municipalités rurales (dix paroisses et cinq villages). S'ajoute une municipalité urbaine, la Ville de Montréal, qui est régie par un système juridique particulier, à savoir une Charte dont les principes généraux s'apparentent néanmoins au régime municipal dans son ensemble" <sup>631</sup>. A cette époque, la Ville de Montréal compte qu'environ 60 000 habitants, contre 20 000 pour la paroisse de Montréal <sup>632</sup>.*

---

<sup>630</sup> La tendance actuelle concourt à l'uniformisation de ces deux textes

<sup>631</sup> COLLIN Jean-Pierre (1998), "La création de la CUM en 1969 : circonstances et antécédents", in BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de), *LA CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pp. 5-17, page 6

<sup>632</sup> Source : Ville de Montréal, statistiques de 1851



La municipalisation progressive de l'île de Montréal tient évidemment à la volonté politique affirmée par les gouvernements provinciaux ou fédéraux mais aussi et surtout par un développement urbain proportionnel à l'influence économique que gagne Montréal durant la période. Par ailleurs, comme le montre Hanna (1993), l'urbanisation de l'île de Montréal ne débute réellement qu'avec l'introduction des transports collectifs dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Il argumente son analyse par l'érection de villages et de villes, qui se détachent progressivement des paroisses de l'île de Montréal : *"Dans presque tous les cas, l'ouverture des lignes de trains ou de tramways de banlieue est suivie rapidement par l'érection en municipalité des territoires limitrophes. La coïncidence entre les dates d'ouverture des lignes et celles des érections municipales est frappante"* <sup>633</sup>. La transformation juridique du territoire est effectivement conditionnée à des critères seuils de population, de nombre d'habitations et de valeur foncière des immeubles imposables, sur une superficie déterminée par la loi, pour chaque catégorie de municipalité <sup>634</sup>. Il existe toutefois quelques exceptions aux critères quantitatifs.

**Figure n°78**  
**Relations entre incorporations municipales et réseaux ferroviaires**

Lignes du Canadien Pacifique et du Grand Truck Railway (dans le West Island, 1856 et 1886)			Ligne Canadien Nord (ligne deux-Montagnes 1913) Ligne Canadien Pacifique (ligne Ste-Thérèse, 1882)		
municipalité	Inc.	ville	municipalité	Inc.	ville
Baie-d'Urfé	1911	1911	Ahuntsic	1897	<i>jamais</i>
Beaconsville	1910	1910	Bordeaux	1898	1906
Dorval	1892	1903	Cartierville	1906	<i>jamais</i>
Lachine	1872	1872	Mont-Royal	1912	1912
Montréal-Ouest	1897	1897	Roxboro	1914	1914
Pointe-Claire	1854	1911	Saint-Laurent	1893	1893
Sainte-Anne-de-Bellevue	1895	1895	Saraguay	1914	<i>jamais</i>
Sainte-Cunégonde	1884	1884	Villeray	1896	<i>jamais</i>
Saint-Henri	1874	1874	<b>NB</b> : de nombreuses municipalités n'ont pu obtenir le statut		
Saint-Pierre	1894	1908	de ville puisqu'elles ont été annexées, à une autre		
Senneville	1895	<i>jamais</i>	municipalité, souvent celle de Montréal.		
Summerlea	1895	<i>jamais</i>	<b>Sources administratives</b> : Ville de Montréal (1970)		

Mais la construction d'un axe de transport n'est pas suffisante pour expliquer ces érections municipales. En fait, *"avec l'ouverture des lignes, les spéculateurs s'infiltrèrent dans le secteur et commencent à lotir, si ce n'est les fermiers eux-mêmes, en attente de l'exode urbain rendu possible par le nouvel axe de transport. Mais pour rendre ces lotissements intéressants sur le marché, il faut préférentiellement des rues, un aqueduc, des égouts. Ceci conduit tout de suite à la demande d'érection municipale qui donne droit à des emprunts auprès des sources de financement. Dans ce contexte, si l'offre entraîne un potentiel d'urbanisation, l'érection municipale apparaît comme l'outil essentiel à sa concrétisation à cause du pouvoir d'emprunt qu'elle confère et qui permet la réalisation rapide des*

<sup>633</sup> **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1993) – service de la planification**, *Canevas de discussion – Transport et aménagement*, juin 1993, 48 pages (+ annexes), page 6

<sup>634</sup> Cf. **L'HEUREUX Jacques**, *Droit municipal québécois*, éditions SORJ, Montréal, 1981, 280 pages

*infrastructures municipales*"<sup>635</sup>. L'aménagement de nouvelles zones résidentielles et plus largement l'aménagement du territoire de l'île de Montréal, tient ainsi à l'activité des promoteurs privés (alors fréquemment impliqués dans la vie locale et politique) qui provoquent l'incorporation des municipalités pour faire fructifier leurs investissements. Ce schéma de développement, tout en participant à une certaine "ségrégation socio-spatiale" par le type de construction et l'environnement dans lequel il se situe, influe directement sur la vie politique et financière des municipalités. Car, des différentes taxes, la principale, cœur fiscal du système québécois, est la taxe foncière fondée sur l'évaluation des propriétés, dont nous avons vu qu'elle intervenait comme élément fondamental de l'érection municipale. Cette évaluation de l'habitat reflète l'installation de certains types de population (classes ouvrière, moyenne ou bourgeoise) qui représentent souvent des tendances idéologiques et politiques divergentes. Le droit de vote, même, qui peut être considéré comme censitaire jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, est basé sur le paiement notamment de la taxe foncière.

Dans ce sens, le Canadien Nord qui voulait installer le terminus de sa ligne vers Deux-Montagnes au centre-ville de Montréal, achète quelques parcelles sur le versant Sud du Mont Royal, jusqu'à l'emplacement de la future gare centrale, à deux rues de la Gare Windsor, et en deux jours, achète toutes les fermes au Nord du massif sur un espace correspondant à l'actuelle Ville Mont-Royal. Il ouvre sa ligne entre Mont-Royal et Deux-Montagnes en 1913, prolongé en 1917 à Montréal par le Tunnel du Mont-Royal, mais il a pris soin d'ériger les terrains dont il était propriétaire en municipalité, malgré la faible densité de population, afin de faciliter le développement de son terminus ferroviaire. Il compte, avec la création de cette cité-jardin, générer de nouvelles implantations de population et ainsi un trafic potentiel plus important pour la ligne qui vient d'être construite. L'électrification de la ligne et la mise en place d'un service pendulaire dès 1925 entre ses terminus, conduit à une urbanisation exponentielle autour des points d'arrêts. De 160 habitants en 1921, Mont-Royal atteint 2 174 habitants dix ans plus tard, et 4 888 en 1941. Dans le *West Island*, le long des lignes du GT et du CP, Pointe-Claire, qui ne bénéficie d'autre moyen de transport collectif que le train, est devenue ville en 1911. Elle accueille 2 617 habitants en 1921, pour 4 058 en 1931. D'autres banlieues, plus éloignées du centre de Montréal devront encore attendre le développement d'autres modes de transports pour connaître un véritable développement urbain (Saint-Anne, Roxboro...).

Le tournant du siècle est une période de transition, une charnière dans l'histoire des transports, une pause dans l'essor démographique tant à Lille qu'à Montréal. Si le chemin de fer a influencé le développement urbain de l'arrondissement au 19<sup>e</sup> siècle, son ascendant diminue nettement au fur et à mesure que le XX<sup>e</sup> siècle et de nouveaux transports collectifs (tramways électriques

---

<sup>635</sup> HANNA David B., *op. cit.*, page 22

notamment) proposent de nouvelles possibilités de mobilité. Seules les bourgs et les villes périphériques, relativement éloignées des centres urbains, profitent encore des retombées du rail.

### 1.2.2.

#### LE TRAIN, PREMIER TRANSPORT MODERNE URBAIN ?

---

Le réseau ferré, ponctué par une multitude de points d'arrêt, de gares, sillonne les territoires, rapproche les villes, polarise les développements industriels, commerciaux, conforte aussi la concentration humaine dans des zones urbaines qui s'étendent et se multiplient. Mais le train peut-il assumer un rôle de transporteur urbain en facilitant les migrations journalières des citadins ?

Caron (1973), en analysant les registres de la Compagnie du Nord, aboutit tout d'abord à la conclusion d'une hausse majeure du trafic de voyageur en gare, qui va dans certains cas tripler entre 1852-54 et 1867-69, mais observe aussi des variations substantielles selon les villes. Il explique cette évolution par l'action de deux phénomènes : *"l'importance plus ou moins grande de l'ouverture de nouvelles gares près de la gare considérée (...)* ; *les gares de banlieue et les gares assurant le trafic international ont vu s'accroître plus que celle assurant les échanges régionaux"* <sup>636</sup>. L'examen approfondi du nombre et du type de billets vendus confirme sa première réflexion. *"Les gares de banlieue figurent au premier rang dans le classement en fonction du trafic, Saint-Denis vient en troisième position après Lille et Paris (...). Roubaix vient en cinquième position. Tourcoing est au niveau de Douai et de Pontoise. Armentières est proche de Saint-Quentin. Seclin [a plus] de voyageurs que Béthune"* <sup>637</sup>. Caron observe aussi par la prééminence des billets de troisième classe, qui assurent en 1869, près des ¾ des ventes, pour près de la moitié des recettes voyageurs. L'accroissement de ce type de déplacement se traduit, entre autres, par un abaissement de la longueur du trajet moyen, - 40 à 50 kilomètres en 1850, environ 35 kilomètres dans le dernier quart de siècle -.

Les Annuaire Statistiques du Département du Nord consignent à intervalles réguliers des données concernant les chemins de fer du Nord, qu'il s'agisse de l'évolution du nombre et de la nature de chaque concession, des trafics passagers et marchandises, ou encore des recettes des compagnies. La lecture de ces annuaires montre de façon évidente la prééminence de la Compagnie des chemins de fer du Nord. Tous les éléments de détail la concernent directement. Entre 1858 et 1910, le trafic de la société croît de manière exponentielle en même temps que le nombre de gares et de points d'arrêt se multiplient.

---

<sup>636</sup> CARON François, *op. cit.*, page 144

<sup>637</sup> CARON François, *op. cit.*, page 145

La moitié des municipalités de l'arrondissement de Lille disposent en 1910 au moins d'un point d'arrêt. Les quatre principales gares représentent les quatre principaux pôles urbains de l'arrondissement, soit, Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières. Toutefois, les rapports entre trafic et population sont plus généralement en faveur de pôles secondaires, relativement éloignés du quadrilatère précité, et ne disposant d'autre système de transport collectif. La plupart des gares des cantons du Sud de l'arrondissement (La Bassée, Cysoing, Seclin, Pont-à-Marcq), ont des rapports supérieurs à 35 voyages par habitant et par an alors que ceux de la zone urbaine centrale dépassent rarement 20.

**Figure n°79**  
**Trafic voyageur de la Compagnie des Chemins de fer du Nord**  
**dans les principales gares de l'arrondissement de Lille (1858-1910) (hors abonnements)**

GARES	Trafic 1858	Trafic 1870	Trafic 1898	Trafic 1910	Pop. 1906
LILLE	622 744	1 081 538	4 136 853	4 783 128	210 696
TOURCOING	117 547	207 177	1 456 883	1 540 108	81 671
ROUBAIX	254 704	434 330	1 592 674	1 422 078	121 115
ARMENTIERES	60 182	140 100	542 032	753 793	28 613
SECLIN	34 265	57 509	224 866	503 127	6 982
HALLUIN	nd	nd	195 183	306 555	16 086
ASCQ	(2)	21 058	155 679	272 027	2 671
DON-SAINGHIN	(2)	nd	150 857	268 554	3 726
LESQUIN	(2)	nd	69 812	221 592	1 925
WAVRIN	(2)	nd	118 893	200 269	4 031
BAISIEUX	(2)	30 235	87 423	195 615	1 927
CROIX-WASQUEHAL	nd	nd	186 129	185 950	22 386
FRETIN	(2)	nd	130 621	177 963	2 210
RONCQ	nd	nd	185 899	172 941	6 542
PHALEMPIN	nd	nd	121 862	168 470	1 900
LA MADELEINE	nd	nd	86 746	151 598	13 359
BAUVIN-PROVIN	(2)	nd	90 437	148 874	4 884
LEZENNES	nd	nd	51 814	140 827	1 932
PERENCHIES	5 640	17 316	89 743	140 103	3 948
TEMPLEUVE	(2)	nd	78 520	139 341	2 961
ANNOEULLIN	(2)	nd	36 038	132 237	5 281
CYSOING	(2)	nd	63 079	115 126	3 172
WATTIGNIES-TEMPLEMARS	nd	nd	79 053	103 644	4 062
SAINT-ANDRE	nd	nd	46 522	100 537	4 040
HAUBOURDIN	nd	nd	111 123	96 658	8 828
COMINES	(2)	(2)	81 690	88 809	8 348
DOUAI (3)	154 005	227 885	982 872	1 508 118	nd
VALENCIENNES (3)	103 589	142 990	643 655	1 450 433	nd
DUNKERQUE (3)	85 588	111 201	518 176	666 123	nd
HAZEBROUCK (3)	51 310	80 372	242 831	376 905	nd
MOUSCRON (3)	nd	231 398	nd	nd	nd

(1) par ordre décroissant de leur trafic en 1910 ; (2) lignes non ouvertes ; (3) Municipalités hors arrondissement de Lille données à titre indicatif ; nd : absence de données ; **Sources statistiques** : Annuaires statistiques du Département du Nord des années 1860, 1872, 1900 et 1912 pour les trafics voyageurs ; Annuaire statistique du Département du Nord, année 1910, pour les statistiques de population

Dans le cas montréalais, Hanna (1993), constate la formation progressive d'un réseau de banlieue, de par l'étude des niveaux de service et des investissements en matériel des différentes

compagnies. Il ne commente pourtant pas les trafics de ces différentes lignes, mais met en relation leur mise en place avec les érections de municipalités qui surviennent dans la même période. Il tend ainsi à conforter l'hypothèse selon laquelle, le chemin de fer a constitué un phénomène d'entraînement de l'urbanisation et des trafics journaliers de voyageurs, par l'offre d'un service de transport urbain moderne. Tandis que le Grand Tronc (GT) assure, depuis 1859, une liaison avec la Rive-Sud, vers Saint-Hilaire, il rachète en 1863, la ligne Montréal – Lachine, ouverte dès 1847. Il faudra attendre néanmoins la fin des années 1880 pour que les compagnies commencent à miser sur ce type de trafic, d'autant qu'elles imposent des contraintes de cadences qu'un matériel limité ne peut satisfaire.

En 1889, le GT la prolonge de Lachine jusqu'à Dorval, "où elle rejoint la ligne principale [du Lakeshore]. De nouvelles gares sont ouvertes (...) en 1893 pour offrir un service plus fréquent, entre Montréal, Lachine et Pointe-Claire, puis jusqu'à Dorion dès 1896"<sup>638</sup>. Dans le même temps, le Canadien Pacifique (CP), qui dispose aussi de voies dans le West Island, met en place un service pendulaire jusque Dorion, puis Rigaud et Pointe-Fortune en 1893. Il exploite dès 1882, l'axe Nord, Montréal – Sainte-Thérèse. Toutefois, "cet axe représentant un potentiel moindre que le Lakeshore (...) le CP préfère y développer des trains régionaux (Ottawa via la Rive-Nord, puis les trains de Saint-Lin et Saint-Jérôme (...)) [mais] la compagnie prend soin d'adapter les horaires aux besoins des banlieusards, particulièrement aux heures de pointe"<sup>639</sup>. Le CP dessert la Rive-Sud, vers Mélocheville, dès 1898. Une nouvelle desserte fera son apparition en 1913, soit Montréal – Deux-Montagnes (Rive-Nord), assurée par le Canadien Nord (puis le Canadien National) (CN), via le tunnel du Mont-Royal.

Pederson (1980) introduit cependant de nombreuses limites à l'intérêt du train comme transport de banlieue au début du 20<sup>e</sup> siècle : "The ability to live in one part of the city and work in another required cheap and fast passenger transportation. The railroad provided, such transportation for a few people, though it was cheap only for those who were fairly wealthy. Train tickets were expensive, and the railroad was an inflexible type of transportation for use in cities"<sup>640</sup>. Dans ces conditions, le train ne posséderait pas les atouts suffisants pour assumer un réel transport de masse, ni ne pourrait constituer un vecteur essentiel des relations intra-urbaines. La rigidité de son réseau, le nombre limité des gares, leur emplacement, ne correspondraient pas, en un sens, aux besoins de mobilité créés déjà par une certaine dispersion des industries. Les chiffres de trafic des gares du Nord de la France, même s'ils confirment un effet de "banlieue", permettent aussi de douter de l'importance relative de celui-ci, les principales villes, reliées entre elles, étant populeuses : en 1906, l'arrondissement de Lille rassemble plus de 850 000 habitants tandis que les seules villes d'Armentières (28 613 hab.), Tourcoing

<sup>638</sup> HANNA David B., *op. cit.*, pp. 9-10

<sup>639</sup> HANNA David B., *op. cit.*, page 10

<sup>640</sup> PEDERSON Eldor Olin, *Transportation in Cities*, Pergamon Press Inc., 1980, 87 pages, page 9

(81 671 hab.), Roubaix (121 115 hab.), et Lille (210 696 hab.), en représentent plus de la moitié. Ces trafics restent donc modestes eu égard au potentiel de déplacements que pourrait engendrer une telle population. Les rapports trafic sur population de ces quatre villes, 11 pour Tourcoing, 18 pour Roubaix, restent faibles même s'il faut admettre que par leur situation, Lille, point de convergence régional, et Armentières, qui draine l'activité de la plaine de la Lys, atteignent respectivement des rapports de 22 et 26 voyages par habitant. Ces chiffres sont loin de ceux obtenus par Seclin, et Don-Sainghin (aux cinquième et huitième rangs du trafic de l'arrondissement), avec un rapport légèrement supérieur 72 voyages par habitant, ou encore Lesquin et Baisieux (aux neuvième et onzième rangs), avec des rapports supérieurs à 100.

---

Ainsi, le train et le transport ferroviaire sont à l'origine d'une modification parfois profonde du paysage des zones rurales du début du siècle situées à la marge des grands centres urbains. Si le train constitue bien une forme de transport urbain, il n'en reste pas moins que son influence reste limitée quant aux relations dans les principales zones urbaines ; son influence est en fait beaucoup plus grande pour les bourgs ruraux périphériques. Il faut cependant lui reconnaître le rôle d'élément structurant de l'économie locale, de part les relations qu'il entretient avec les entreprises, pour la fourniture des matières premières, comme intermédiaire logique de la commercialisation de produits finis, vers de nouveaux marchés.

En fait, cette relative faible pénétration du marché des transports urbains de voyageurs par le train s'explique aussi, outre ce que nous avons déjà avancé, par le fait que sa clientèle, réelle ou potentielle, n'est plus captive de son réseau. Il est bientôt, en effet, concurrencé, - du moins en apparence - par un tout nouveau mode, le tramway électrique notamment, puis les autobus et l'automobile.

Avec la période d'après-guerre (1950), d'ailleurs, de nombreuses lignes ferroviaires sont abandonnées ou démantelées dans l'arrondissement de Lille. La jonction entre les villes sœurs de Comines (France et Belgique) n'existe plus, la liaison entre Lannoy et Baisieux a disparu, les lignes entre Armentières et Don ou Merville sont laissées à l'abandon, de même que les liaisons entre Tourcoing et Menen, et entre Roubaix et Lannoy. Les fréquences sont revues à la baisse, les tarifs à la hausse pour que les réseaux régionaux recouvrent une certaine rentabilité, ou du moins pour que soient limités les lourds déficits qui en découlent. A Montréal, le CP abandonne la liaison avec Mélocheville en 1958 puis Iberville (1980), tandis que le Canadien National met un terme à sa liaison du *West Island*, en 1955 (tandis que le CP maintient la ligne), et à l'éphémère parcours vers Montréal-Nord (1945-1969). Les parcours (CN) de Sainte-Thérèse (1981) et de Saint-Hilaire (1988), qui auraient pu être prises en charge par la

communauté urbaine de Montréal (en 1982), sont jugés trop peu productifs et beaucoup trop coûteux pour les citoyens de l'île de Montréal, qui les empruntent bien moins régulièrement que les habitants de la grande région (qui ne participent pas à son financement).

Le chemin de fer, de manière générale souffre dès l'après-guerre, auprès des voyageurs, mais aussi des riverains, d'une image dégradée. Son matériel roulant est vieillissant, peu confortable, et son coût d'utilisation beaucoup plus élevé que pour les transports urbains ou départementaux (souvent sur routes) ou la voiture. Il est aussi à l'origine d'une contestation grandissante. Car les campagnes qu'il traversait au début du siècle sont devenues autant de zones urbaines ou périurbaines où le passage du train, du fait de la rigidité de son parcours, induit certains désagréments. Dans un contexte de mobilité accru, la voie ferrée représente une barrière urbanistique inamovible qui induisent difficultés de franchissement (de large détour doivent parfois être empruntés par les usagers de la voirie), pollutions paysagère et sonore (aux abords des grandes lignes ou des centres de tri...)... Est-ce à dire que le transport ferroviaire, dans un usage urbain, ou régional est condamné à plus ou moins long terme ? N'existe-t-il aucune alternative durable à un système de transport considéré comme l'un des plus fiables (ponctualité, vitesse, accidents...) ?

## 2.

### L'AGE D'OR DES TRANSPORTS URBAINS : LE TRAMWAY

---

L'apparition du tramway (*streetcar*), dès le dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle fait écho à une demande de mobilité de populations urbaines employées dans des industries en expansion, qui, depuis peu, profitent de l'essor des chemins de fer. C'est aussi et surtout la recherche de profits, que les compagnies privées comptent retirer de cette demande nouvelle, qui façonne les nouveaux réseaux.

Les villes demeurent relativement en retrait car les techniques restent primaires, - n'associant pas encore les innovations que connaît alors le Rail à la même époque -, et la réussite est aussi incertaine que les résultats. Elles ne peuvent se permettre de prendre un risque financier. Le régime de concession mis en vigueur de chaque côté de l'Atlantique, s'il engage les compagnies privées "aux risques et périls", n'exclut pas pour autant les acteurs publics. D'une certaine manière, comme collègues élus, ils doivent tenir compte des réactions, parfois contradictoires, des citoyens – électeurs, et en conséquence, fixent, en autorisant les compagnies à s'implanter sur les voiries, les règles du jeu et les conditions d'exploitation. Car l'implantation des réseaux de tramways soulève des réticences. " *Déjà (...) des groupes d'intérêt (...) existent et tentent de bloquer ou à tout le moins de ralentir l'arrivée du*

*tramway. Ces groupes de pression représentent les propriétaires d'omnibus, assurant (...) une forme de transport en commun, les carrossiers, les charretiers (...) ainsi que les propriétaires de maisons situées sur le trajet d'éventuels tramways, désireux de maintenir le calme de leur voisinage "* <sup>641</sup>. Il faut donc aux autorités conjuguer modernité avec diplomatie.

La récente "formation politique" de la Ville de Montréal, - qui ne trouve une pérennité de fonctionnement qu'à partir de 1840 -, et l'ambiance libérale dans laquelle elle évolue, amènent, tout naturellement, les élus, à adopter un régime de concession. Les termes des contrats sont néanmoins très largement discutés et âprement adoptés. Ils contiennent à Montréal des clauses très restrictives et précises qui vont dans la plupart des cas jusqu'à établir le type de voie, de matériel, les rues autorisées à la circulation, ... ils imposent des circuits... A charge des compagnies d'en respecter les conditions.

En France, le "*système en vigueur (...) n'autorise pas l'exploitation directe par les départements et les communes. (...) Les débats sur le contrôle des entreprises de tramway opposent les partisans du municipalisme et les milieux d'affaire. (...) Aux débuts des tramways, hostile au municipalisme qu'il considère comme " l'avant-garde du socialisme ", l'Etat français refuse aux municipalités l'exploitation d'un service ayant un caractère industriel ou commercial. Il faut obligatoirement passer par un régime de concession*" <sup>642</sup>. C'est d'ailleurs plus le Conseil Général, que la commune, qui est investi généralement de l'autorité concédante, mais son pouvoir reste limité et ne peut guère influencer sur la compagnie privée, une fois la convention signée. Il ne peut pas être maître non plus de l'évolution de son réseau puisqu'il reste subordonné, ou à la bonne volonté des compagnies, qui acceptent ou non une concession, ou à la conjoncture économique, ou encore à l'Etat, qui conserve de nombreuses prérogatives. En effet, ce dernier "*centralise tous les projets de concession, il accorde la concession des tramways quand ce sont des routes nationales qui sont employées, c'est lui qui édicte les décrets d'utilité publique*" <sup>643</sup>. Les collectivités déterminent comme à Montréal les normes de services.

Ces municipalités trouvent aussi un autre avantage que le développement économique à l'installation de ces lignes : une nouvelle source de revenus, en faisant acquitter, par les concessionnaires, des droits d'usage de la voirie à Lille, ou des taxes spéciales, à Montréal.

---

<sup>641</sup> **STCUM (1)**, *Les origines de la STCUM*, 1997, non publié, non paginé ; recueilli sur le site internet [www.stcum.qc.ca](http://www.stcum.qc.ca)

<sup>642</sup> **PAYEN Vincent**, *L'évolution des réseaux de tramways du Nord de 1874 à 1914*, mémoire de maîtrise sous la direction d'Emmanuel Chadeau, 1995, 175 pages (+ 110 pages d'annexes), pp. 57-58

<sup>643</sup> **BRUYELLE Pierre (1976)**, *Lille et sa communauté urbaine*, Notes et Etudes Documentaires – Les Villes Françaises, La Documentation Française, Paris, 1976, 132 pages, page 83



## 2.1.

### LE TRAMWAY, CHEMIN DE FER URBAIN

---

Les premières concessions de tramways, à Montréal et à Lille, sont accordées respectivement à la *Montreal City Passenger Railway Company* (MCP), en 1861, et à la Compagnie des Tramways du Nord, en 1874. Elles ont pour principe général, l'acceptation, par les élus, d'une exploitation monopolistique sur le territoire municipal. Ce qui étonne au premier chef découle de la nature de leur capital. Toutes deux ont pour actionnaires uniques, des entreprises ferroviaires : la *Montreal Champlain Railroad Company*, d'une part, et le groupe belge Philippart, très actif dans la Région Nord. Ainsi, même si le tramway est vécu comme un concurrent direct des chemins de fer, ces derniers, profitent de leur expérience dans les transports guidés, et voient dans le transport urbain de passagers une piste pour diversifier leurs activités et assurer leur domination sur ce segment de marché. En outre, étonnamment peut-être, aucune compagnie, n'essaie d'adapter, ni ne tente, la traction à vapeur. Il est vrai que la convention montréalaise l'y interdit. Les concessions sont rédigées de telles manières qu'elles permettent uniquement l'évolution de véhicules guidés à traction animale. Roubaix, en 1875, et Tourcoing, en 1880, obtiennent de l'Etat l'autorisation de concéder leur réseau, qu'ils rétrocèdent à la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing (TRT), soutenue par un groupe banquier belge, dont le siège est à Bruxelles.

#### 2.1.1.

##### LE DEVELOPPEMENT DES RESEAUX

---

Les réseaux se développent lentement autour des centres-villes et se répandent que très rarement, dans les communes voisines. La licence de la société montréalaise spécifie d'ailleurs qu'elle doit s'inscrire dans le seul territoire municipal. La compagnie de Lille enserrée dans son corset de fortification n'obtient pas immédiatement de circuler par les portes de la ville. Seuls Roubaix et Tourcoing, ne connaissent pas d'entraves légales ou spatiales. Indépendamment, et concomitamment d'ailleurs, l'objectif de rationalisation des investissements concourt bien évidemment à installer les premières lignes là où le rendement est potentiellement plus important, c'est-à-dire là où les densités de population sont les plus élevées... dans les centres.

##### 2.1.1.1. LA PERIODE DE GESTATION DU TRAMWAY

---

A partir de l'automne 1861, les lignes hippomobiles s'étendent sur les principaux axes routiers de Montréal. D'abord confinées à l'hyper-centre qu'il quadrille désormais en mailles

compactes, le réseau s'étend bientôt au limites de la ville, vers Montréal-Ouest, et au Nord, autour de l'axe du boulevard Saint-Laurent. Mais l'évolution du nombre de circuits, souvent imposée par règlement municipal, fragilise déjà la compagnie qui vise désormais à la rationalisation de son exploitation en modulant son offre de service en fonction des axes. L'achalandage suit, quoique limité, puisque d'un million en 1863, il ne dépasse les 10 millions qu'après 1891, soit une croissance annuelle de 8,3% par an. Bientôt attirés par un transport rapide et abordable, les citoyens adoptent le rythme des tramways. Le prix du billet est fixé en 1861 à 5 ¢. A titre de comparaison, un percepteur de la *Montreal City Passenger Railway Company*, selon son ancienneté, gagne, en 1864 entre 40 ¢ et 1 can\$ par jour. Pour renforcer son emprise, la Compagnie s'attaque aux entreprises même qui avaient freiné son installation, les compagnies de voiturage. La collusion entre la ville et la Compagnie est telle que cette dernière obtient, en 1876, le démantèlement d'une de ses concurrentes, la *Montreal Omnibus and Transfer Company*, par rattachement à ses propres actifs. Toutefois, l'idylle entre pouvoir politique et pouvoir économique est de courte durée, car la ville se plaint dès les années 1880 de la piètre qualité du service fourni. Une nouvelle concession est toutefois reconduite en 1885 pour une période de 25 ans, moyennant quelques aménagements de la convention, dont l'ajout de nouveaux circuits. L'année suivante, la *Montreal City Passenger Railway Company* devient *Montreal Street Railway Company*. En 1888, la nouvelle société comprend plus de 700 chevaux, 100 chars, 40 omnibus, et... 71 traîneaux d'une capacité d'une trentaine de places, utilisés pour pallier aux rigueurs de l'hiver. Le réseau atteint près de 30 milles<sup>644</sup> (soit 48 km). A l'image d'Ottawa et Toronto (1891), la *Montreal Street Railway Company* envisage bientôt l'électrification de son réseau, et en obtient l'autorisation en 1892.

Après de multiples projets développés entre 1855 et 1873, les baladeuses de la Compagnie des Tramways du Nord, au départ de la Gare, sillonne le centre ville, sur deux lignes (d'un total de 7 km), dès le mois de juin 1874. Le projet comprend, à terme, 12 lignes. L'année suivante, des capitaux français (Crédit Mobilier et Banque Nationale) prennent le relais du groupe Philippart : la Compagnie des Tramways du Département du Nord poursuit le développement des axes ferrés, aidée en cela par une décision de l'Etat qui tombe fort à propos : "*En 1876, une décision du Ministre de la Guerre autorise le passage sur les ponts levis des Portes de Roubaix, Gand, Béthune, Tournai, Dunkerque, St André, et le réseau urbain va pouvoir s'étendre hors les murs*"<sup>645</sup>. Loos et Haubourdin (1879) constituent une première vague. La nouvelle compagnie innove bientôt : "*Le 2 juillet 1880, les Tramways du Département du Nord [TDN] ouvraient leur première ligne à vapeur* : F "*Lille – Mons –*

<sup>644</sup> Le mille (ou *mile*) s'établit à un mille pour 1,609 km

<sup>645</sup> LEPERS Paulette, *Un siècle d'histoire des transports en commun de voyageurs dans le périmètre communautaire*, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), décembre 1998, 221 pages, page 54

Roubaix" <sup>646</sup>. Avec l'ouverture progressive de la ligne J, "Lille – Tourcoing", à vapeur elle aussi, entre 1885 et 1888, l'épine dorsale de l'agglomération, qui génère des trafics importants, est ainsi dotée d'un système de transport collectif, - contesté certes par certains élus qui le trouvent bruyant et dangereux -, avant même certaines villes de première couronne. Irène Wald <sup>647</sup> et Claude Gay <sup>648</sup>, traduisent, peut-être mieux que d'autres, l'irréversible évolution spatiale et technique du réseau dans l'agglomération. Le tramway se laisse parfois désirer mais atteint successivement Hellemmes (1881), La Madeleine (1885), Lomme (1888), Lambersart (1890), Saint-André (1894), Marquette et Wambrechies (1895)... D'autres devront encore attendre le début du 20<sup>e</sup> siècle. A la fin des années 1880, La Compagnie des Tramways du Département du Nord, dont la municipalité avait demandé la déchéance dès 1883 au regard de son immobilisme, - 10 des 19 lignes concédées sont effectivement en service -, est rachetée par la CEN (Société anonyme des Chemins de fer Economiques du Nord). La CEN, issue de la transformation de la société belge STVA (Société Anonyme des Chemins de fer de Valenciennes, Anzin et extension), conserve son nom au réseau, et reçoit, en plus d'une nouvelle concession pour Lille et sa banlieue, la possibilité de développer les axes Armentières - Halluin et Hellemmes - Saint-Amand. En 1890, 17 lignes sont en service pour une longueur totale de 70 kilomètres. L'engouement est au rendez-vous. En 1898, la Compagnie des Tramways du Département du Nord transporte près de 15 millions de passagers, soit une croissance sur deux ans de plus de 34%.

Le Réseau de Roubaix et Tourcoing, incarné par les TRT (Tramways de Roubaix et de Tourcoing), aura un rôle essentiellement urbain. Les quelques lignes construites assurent plus un rôle de liaison entre les deux villes sœurs qu'un rôle de rabattement des banlieues vers les deux centres. En effet, en cette fin de siècle, Roubaix et Tourcoing concentrent la grande majorité des activités textiles et plus des deux tiers de la croissance démographique de leur zone d'attraction. Avec l'arrivée des tramways à vapeur entre Lille et Roubaix, la traction hippomobile des TRT paraît démodée. Et bien que la convention prévoie que la compagnie devra se doter de 50 voitures, pour une cavalerie de 330 chevaux, les TRT ne posséderont jamais plus de 25 voitures, et 150 chevaux. En 1882, contestés eux aussi, les TRT sont déclarés en faillite. Les villes, par l'intermédiaire d'un syndicat, maintiennent pourtant son activité considérée comme vitale, et en délègue provisoirement la gestion à la CEN, en 1891. En 1894, enfin, Roubaix et Tourcoing organisent la succession de la CEN et confient

---

<sup>646</sup> HODEN Claude (1979-1), "Les transports urbains dans le Nord", in *Plein Nord, la Gazette de la Région du Nord*, 24<sup>e</sup> année, n°4240bis, n° spécial 56, août – septembre 1979, pp. 27-30, pp. 28-29

<sup>647</sup> WALD Irène, "Historique des tramways de Lille (1874-1966)", in *Mémoires du Cercle Amical des PTT de Lille*, section histoire, Tome II, 1980, pp. 7-41

<sup>648</sup> GAY Claude, *Au fil des Tramways*, Amitram, Lille, 1971, 383 pages

à la Compagnie Nouvelle des Tramways de Roubaix-Tourcoing<sup>649</sup>, un nouveau mandat d'exploitation. Les choix de la société se portent alors vers la traction électrique, bien avant d'autres villes françaises.

*"A Lille, les TDN ont pris du retard ; en 1897, on envisage de réorganiser le réseau par traction électrique, mais la municipalité proscriit le fil aérien, jugé inesthétique et incommode pour les cortèges de Géants"*<sup>650</sup>. C'est que la cavalerie vient d'être décimée par une épidémie, et il faut trouver à remplacer ce type de traction par un autre plus économique et plus moderne. En 1900, avec la décision finale d'adopter la traction électrique, chevaux et machines à vapeur disparaissent. C'est la fin d'une époque.

### 2.1.1.2. LA "FEE ELECTRICITE" ET LA MUTATION DES RESEAUX

---

*"Using electricity (...), the street railway was an inexpensive and rapid way of moving people from place to place within cities. Energy costs per passenger were modest, and fares could be kept low so that all but the least affluent could afford to use the street railway. (...) Because of the new transportation mode was fast, there was less need for high-density development. (...) The journey to work was lengthened from meters to kilometers, but the time spent in travel remained nearly constant for most passengers"*<sup>651</sup>. Si la mutation des réseaux a entraîné de nombreux bouleversements dans le service des compagnies, les améliorations apportées poussent irrémédiablement le tramway dans les banlieues de plus en plus éloignées, mais surtout les citadins à l'utiliser.

### **Montréal à l'heure de l'extension des réseaux et de la concurrence**

---

Dès la fin de l'année 1892, près du tiers des 44 milles (71 km) de voies de la *Montreal Street Railway Company* (MSRC) est électrifié. En octobre 1894, les 75 milles (121 km) sont équipés. La compagnie obtient de nouvelles missions que lui accordent les villes attenantes à Montréal. Côte-Saint-Antoine (aujourd'hui Westmount) lui accorde l'exclusivité d'exploitation en 1893, avant Verdun (1899) ou Outremont (1906) par exemple. L'achalandage ne dément pas le choix fait par la Compagnie, qui connaît dès lors, une croissance exceptionnelle : 43,36 millions de passagers en 1900, 66,63 millions en 1905, 107,24 millions en 1910.

---

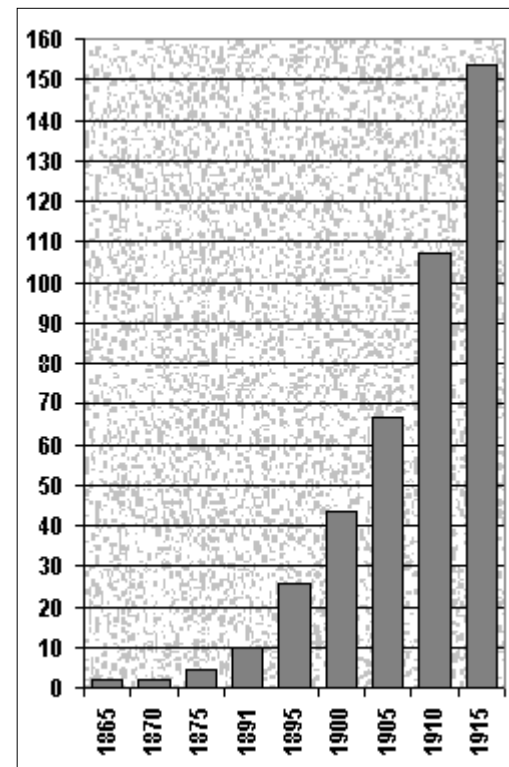
<sup>649</sup> Que nous continueront à nommer TRT, par commodité

<sup>650</sup> HODEN Claude (1979-1), *in op. cit.*, page 29

<sup>651</sup> PEDERSON Eldor Olin, *op. cit.*, page 11

De nouveaux transporteurs font leur apparition dans le même temps comblant le vide laissé par la *Montreal Street Railway Company* dans les proches banlieues de Montréal. En ce sens, il est difficile de les considérer comme des concurrentes directes, leurs points d'ancrages dans la ville de Montréal restant limités, autant que la longueur de leur réseau, voire leur activité réelle, d'ailleurs. Cependant la compagnie montréalaise, forte de son monopole, n'aide en rien leur établissement. Le tramway de banlieue n'est pas un tramway de ville. Sous bien des aspects, il s'apparente à un chemin de fer. En fait, "la ressemblance entre les trains de banlieue et les tramways de banlieue vient surtout de la stratégie d'exploitation utilisée et de son rapport à l'espace. Comme le chemin de fer, le tramway de banlieue est strictement linéaire, orienté sur un couloir unique, sans croisement, et couvrant une distance assez longue. Les deux modes s'engagent rapidement dans le milieu rural au-delà de la zone urbanisée, offrant tous deux la possibilité d'un développement urbain noyauté le long du couloir"<sup>652</sup>. Cinq lignes apparaissent entre 1896 et 1906, dont quatre sur l'île de Montréal et une sur la Rive-Sud.

**Figure n°80**  
**Achalandage de la *Montreal City Passenger Railway Company* (1865-1915)**  
**(en millions de passagers)**



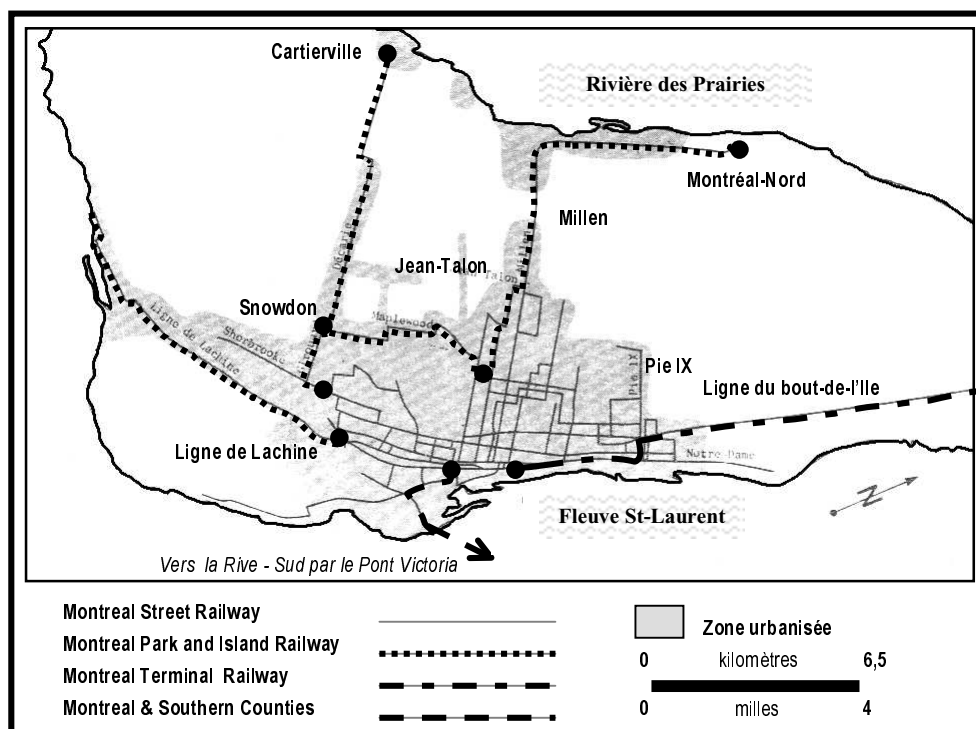
**NB :** en 1886, la *Montreal City Passenger* est changée en *Montreal Street Railway Company* (MSRC). En 1911, la MSRC devient *Montreal Tramways Company* (MTC) dans laquelle sont intégrées d'autres compagnies de tramways ce qui explique pour partie les chiffres du trafic de 1915.  
**Sources :** STCUM

Quoique incorporée en 1885, la *Montreal, Park and Island Railway Company* (MP&I) bute sur deux obstacles : d'une part la difficulté de réunir le capital nécessaire à la construction des lignes, et d'autre part, l'obtention d'un accès à la Ville de Montréal, le conseil municipal devant faire face aux pressions exercées par son propre réseau. En 1893, la MP&I toujours en proie à ces difficultés décide la signature d'une entente avec la *Montreal Street Railway Company* par laquelle elle obtient de cette dernière la possibilité de louer ses tramways électriques pour assurer son service de banlieue, - à raison de 5% de la valeur d'achat par an et par véhicule -, et la liberté (assortie d'une réciprocité et d'une exclusivité) de circuler sur ses voies. La première de ses lignes est ouverte entre Saint-Louis-de-

<sup>652</sup> HANNA David B., *in op. cit.*, page 20

Mile-end (Coins Parc et Mont-Royal), Ahuntsic et Sault-aux-Récollets (1893), puis du même terminus, la ligne *Mountain Belt*, traverse Outremont pour rejoindre Snowdon (1895). Ville Saint-Laurent (1895) et Cartierville (1897) sont ensuite intégrées au réseau. Une ligne séparée du reste du réseau joint Saint-Henri – Lachine – Summerlea, dès 1897. Mais, "l'étendue du territoire desservi par ces lignes, qui traversent des zones peu peuplées, rend l'exploitation de l'entreprise assez coûteuse. Ainsi, une grande part des déplacements effectués par les passagers (...) tiennent [sic] plus de la villégiature et du tourisme que l'obligation de se rendre à son lieu de travail. A plusieurs occasions d'ailleurs, les administrateurs déplorent l'incidence d'un mauvais été sur les revenus de l'entreprise" <sup>653</sup> qui n'arrive pas à dégager de bénéfices, écrasée par le poids excessif de ses remboursements d'intérêts obligatoires. En 1901, la *Montreal Street Railway Company* prend le contrôle de la société, mais lui conserve une activité propre. Elle prolonge d'ailleurs la Ligne Nord-Est (Ahuntsic) à Montréal-Nord, en 1909.

Carte n°25  
Réseaux de Tramways sur l'île de Montréal, en 1910



Fond de carte : HANNA David B., *op. cit.*

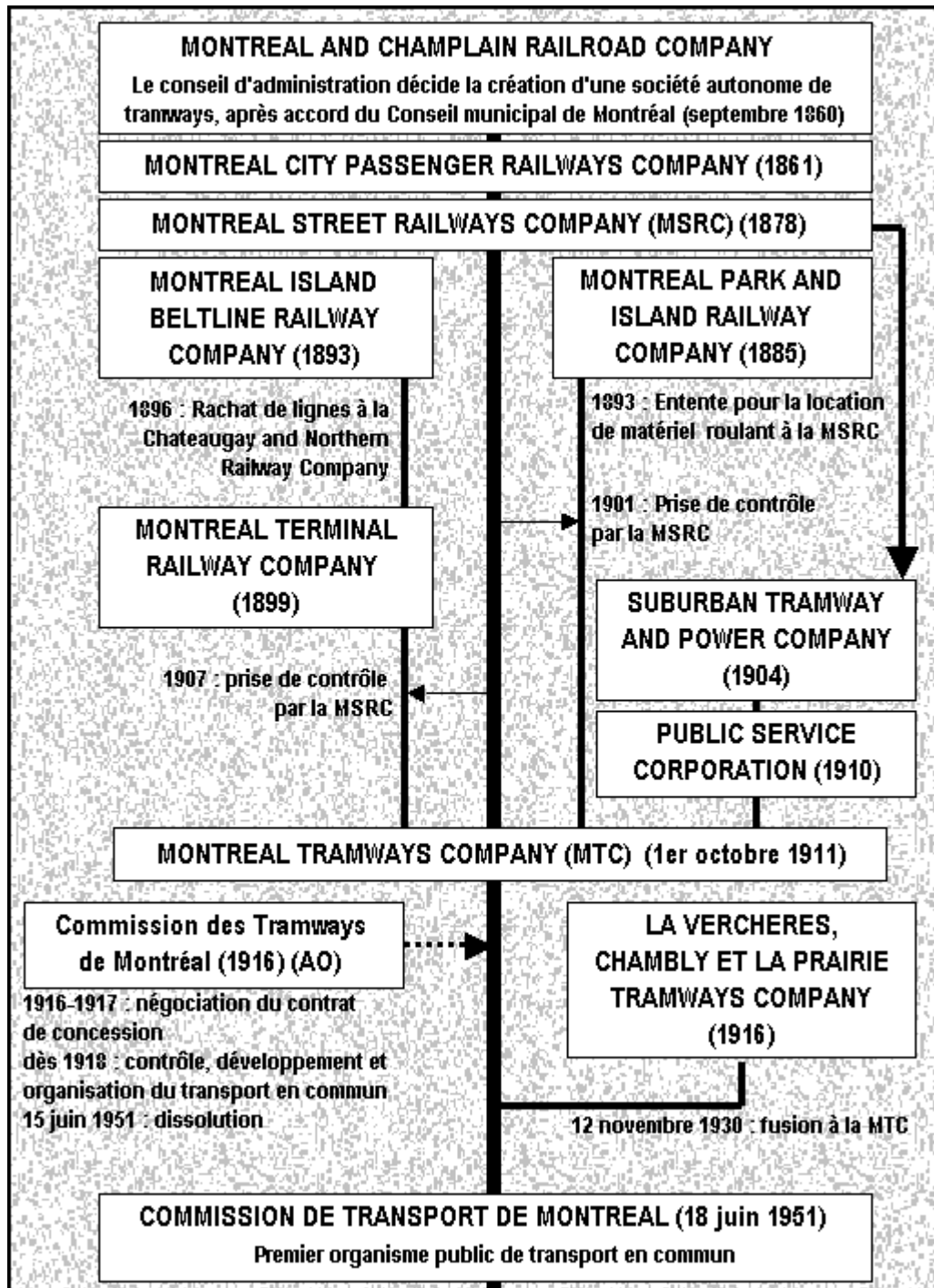
Complété : Raynald INGELAERE (2000), d'après des données de STCUM (1) et HANNA (1993)

Incorporée en 1893, la *Montreal Island and Beltline Railway Company* ne lance l'exploitation de sa (seule et unique) ligne Maisonneuve (rue LaSalle) – parc du "Bout-de-l'île", à la pointe est de l'île de Montréal, qu'en 1896-1897. Elle assure dès lors un service "minimum" car ne possède que quatre tramways, avant de poursuivre son exploitation sous le nom de *Montreal Terminal*

<sup>653</sup> STCUM (1), Les origines de la STCUM, non publié, non paginé ; recueilli sur le site internet de la STCUM

*Railway*. Toutefois, en 1903, avec le prolongement de sa ligne aux abords du centre-ville de Montréal, autorisé par règlement municipal, elle s'attire les foudres de la *Montreal Street Railway Company* qui en prend le contrôle en 1907.

Figure n°81  
Evolution des sociétés de transport collectif sur l'île de Montréal (1861-1951)



Réalisation : Raynald INGELAERE (2000)

En 1911, La *Montreal Tramways Company* (MTC), nouvelle dénomination de la *Montreal Street Railway Company*, intègre les actifs de la *Montreal Terminal* et de la *MP&I* à son capital

en même temps qu'elle absorbe la *Public service Corporation* qui, même si elle était autorisée à construire des tramways électriques dans l'Est de l'île de Montréal, sur l'île Jésus et sur les rives Nord et Sud, ne s'est jamais contentée que de construire des centrales et produire de l'électricité qu'elle revendait pour majeure partie à la *Montreal Street Railway Company*.

En 1918, 262 milles (422 km) de voies parcourent les artères de l'île. Seul le réseau M&SC (*Montreal and Southern Counties*) de la Rive-Sud, qui avait obtenu un terminus au cœur de Montréal en traversant le fleuve par le Pont Victoria, résiste aux assauts de la puissante société montréalaise. Il faut bien admettre que la Rive-Sud est alors considérée comme bien lointaine et l'activité de la M&SC comme portant moins à conséquence pour le réseau montréalais. "A partir de 1909, les banlieusards de Saint-Lambert n'ont plus besoin de prendre le train ; ils prennent le tramway (...). En 1910, la ligne est prolongée dans un sens vers Longueuil, puis dans l'autre sens à Greenfield Park (...), Saint-Hubert et Chambly" <sup>654</sup>

### ***La difficile cohabitation des réseaux de Lille et de Roubaix-Tourcoing***

---

La restructuration du réseau des TRT s'achève en 1895, peu après celle de Montréal, et bien avant celle de sa rivale lilloise. Les 15 lignes ont toutes pour origine ou arrivée l'un des deux centres-villes, mais atteignent désormais les quartiers les plus éloignés des deux cités. "L'agglomération de Roubaix-Tourcoing suscite la curiosité car il s'agit de la quatrième ville à adopter ce système en France, les trolleys ne faisant leur apparition, dans la banlieue parisienne, qu'en 1895 et à Paris qu'en 1898. Aussi de tous les coins de France, les élus et les techniciens viennent à Roubaix-Tourcoing voir circuler les "automobiles de tramways" " <sup>655</sup>.

En 1900, la Compagnie des Tramways d'Armentières (CTA), soutenue par le groupe Alsacienne de Construction, fait son entrée dans le club très fermé des concessionnaires de l'agglomération. Son réseau est modeste, puisque composé de trois lignes partant de la Grand' Place : une vers Nieppe, l'autre vers le Bizet (frontière belge) et la dernière vers La Chapelle-d'Armentières. Son activité reste limitée, et l'équilibre de son budget précaire.

En 1901, c'est au tour de Lille. Avec la signature d'une nouvelle convention avec la ville de Lille, qui arrivera à expiration en décembre 1945, les TDN, se rebaptisent Tramways Electriques de Lille et sa Banlieue (TELB) et affirment par-là même, la volonté d'électrifier leur réseau dans un court

---

<sup>654</sup> HANNA David B., *op. cit.*, pp. 24-25

<sup>655</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, page 75



laps de temps et la portée géographique de leur intervention. Le programme est achevé en 1904. En 1911, "les 21 lignes constituant le réseau lillois à son apogée, étaient exploitées par des motrices à deux ou trois essieux, roulant seules et constituant un parc homogène. (...) Ce réseau correct, en parfait état et relativement bien tracé, semblait devoir défier l'avenir " <sup>656</sup>. Elles accueilleront cette année-là 51 millions de passagers, la ville-centre comptant 216 500 habitants.

### Photographie n°2 Le "Grand Boulevard" vers 1910



**Tiré de** : Ville de Marcq-en-Baroeul, *Marcq-en-Baroeul : 2000 ans d'histoire*, 2000, 22 pages, page 10

Mais la grande nouveauté provient de l'entrée en scène d'Alfred Mongy qui va marquer durablement le paysage urbain de l'agglomération polycentrique. Au tournant du siècle, le "Conseil Général du Nord décid[e] la construction d'un grand boulevard (il reste souvent désigné par ce vocable) en forme de Y pour relier les trois villes de Lille, Roubaix et Tourcoing. On tailla ainsi dans le vide un boulevard large de 50 mètres, et on y installa sur trottoir indépendant (...) une double voie pour tramway électrique rapide" <sup>657</sup>, une allée cavalière, des chaussées latérales, des pistes cyclables, l'ensemble étant planté de 6 000 arbres.

Le Conseil Général cherche des partenaires. L'idée, originale, de tracer un boulevard "en pleins champs", séduit Alfred Mongy, directeur du service transport de la ville de Lille dès 1879, puis rattaché au Département. Vivement intéressé par le projet, il apporte une contribution de deux millions au projet et sollicite dans le même temps la concession d'un vaste réseau de tramways régional, dont les lignes qui doivent circuler notamment sur le nouvel axe. En 1904, Mongy reçoit

<sup>656</sup> COURANT René, *Le Temps des Tramways*, les éditions du Cabri, 1982, 192 pages, page 71

<sup>657</sup> DEFFAIX Théodore, "Les tramways, grands artisans du développement de Lille Roubaix Tourcoing", in *Transmondia*, n°31, avril 1957, pp. 38-39 et 46, page 46

l'approbation étatique pour sept lignes, circonscrites dans la région lilloise. Soutenu par l'Union des Tramways de Bruxelles, - une fois encore l'avenir du transport de l'agglomération dépend de fonds belges -, il rétrocède ses droits à la société qu'il crée sous le nom d'ELRT (Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing). Dès 1908 les liaisons Lille – Leers, Roubaix – Hem, sont ouvertes, peu avant Roubaix - Leers (1909) et Leers – Roncq (1912). Mais le chef d'œuvre de Mongy, qui conservera son nom au tramway, sera bien l'ouverture des lignes du Grand Boulevard, le 4 décembre 1909. Le succès de l'ELRT est indiscutablement décuplé lors de l'exposition universelle, accueillie par Roubaix en 1911, qui attire plus de cinq millions de visiteurs. Dans sa lancée, un décret de 1914, permet à l'ELRT de construire et exploiter trois nouvelles lignes : Lille - Armentières, Lille - Halluin, et Lille – Wambrechies. Toutefois, *"cette décision engendre ce qu'on a pu appeler "la guerre des Tramways" car la compagnie des TELB a également revendiqué l'exploitation de la ligne de Lille à Armentières, dès 1898"* <sup>658</sup>. La société rachète alors la Compagnie des Tramways d'Armentières. Les lignes de Wambrechies et Halluin sont complétées, quand la Première Guerre Mondiale éclate.

### 2.1.2.

#### D'UNE GUERRE A L'AUTRE,

#### LES ALEAS DU TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

---

Depuis le début du siècle, le transport collectif ne connaît guère de concurrents que les rares services à traction animale qui résistent, si peu, à l'omnipotence du tramway, et au magnétisme des chemins de fer. La "Grande Guerre" survient en plein "âge d'or" et a des répercussions substantielles et antagonistes sur les réseaux respectifs de Lille et de Montréal : Au cœur des combats, l'évidence veut que les TELB et l'ELRT, autant que les Chemins de Fer du Nord, soient touchés directement, physiquement, tandis que la MTC, soutenue par l'effort de guerre, connaît un nouvel élan dans son développement. Lille connaît son huitième siège avant de capituler le 12 octobre 1914. Le Commandement allemand investit une ville, désormais isolée du reste de la France. *"Des laissez-passer sont devenus indispensables pour gagner les banlieues et les faubourgs situés en dehors des remparts. Seules les relations avec Roubaix et Tourcoing plus éloignées du front sont à peu près régulières"* <sup>659</sup>. L'agglomération lilloise, sur la ligne de front, souffre. Les réquisitions et l'envoi des produits industriels textiles et métallurgiques en Allemagne, les demandes financières répétées des occupants à la mairie de Lille, l'immobilisation quasi totale du réseau des TELB, en particulier, plongent la ville dans le marasme et la crise. Le 17 octobre 1918, quand les troupes britanniques entrent dans

---

<sup>658</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, page 79

<sup>659</sup> TRENARD Louis / HILAIRE Yves-Marie, *Histoire de Lille, du XIXe siècle au seuil du XXe siècle*, Perrin, 1999, 541 pages, page 187

Lille, libérée, toutes les voies de communication (terrestres et fluviales) sont détruites ou rendues impraticables. Les bilans humain et matériel sont lourds. "*Le réseau d'Armentières a connu le sort de la ville : le dépôt et le matériel roulant sont anéantis, la ligne aérienne est complètement détruite et la plus grande partie des voies est hors d'usage*" <sup>660</sup>, le réseau des TELB est miné, quasi anéanti. L'ELRT est la moins touchée. "*La guerre a brisé l'élan d'avant 1914. Les réseaux de tramways [français], grevés de lourdes charges, ne recherchent plus l'expansion ; le matériel n'est pas renouvelé, on se contente de rafistoler les voitures épargnées*" <sup>661</sup> par le conflit.

Les années 1920, "années folles", rencontrent des similitudes sur chaque rive de l'Atlantique. Les progrès techniques, et ses coûts de production décroissants, commencent à rendre populaire l'automobile. L'économie redémarre, avant que le Krach boursier du jeudi noir, - 24 octobre 1929 -, ne plonge à nouveau les sociétés capitalistes dans le marasme. Le transport par tramways vacille, puis se remet à peine, que bientôt, la fracture de la Seconde Guerre Mondiale offre son lot d'incertitudes et de bouleversements.

### 2.1.2.1. MATURITE DES RESEAUX ET POUVOIRS PUBLICS

---

Le tramway, dans les années 1920, reste un instrument de déplacement quasi monopolistique. Son réseau continue de s'étendre. Sa clientèle en est relativement captive puisqu'elle a de plus en plus besoin de se déplacer compte tenu de l'allongement progressif des trajets à effectuer entre le domicile et le travail. Or il n'existe guère d'autre alternative, à l'époque, que la marche à pied ou la bicyclette. L'automobile en est encore à ses débuts. Elle reste l'apanage d'une société huppée et n'est pas plus qu'un objet de tentation pour la plupart des citoyens.

A Montréal, l'achalandage de la MTC, de 153,57 millions de voyages en 1915, atteint en 1918, 182,17 millions (+18,62%), pour culminer, en 1929, à 250,68 millions (+37,61%). La société de transport bénéficie des retombées de l'essor économique lié à la première guerre mondiale qui touche sévèrement l'industrie européenne. Cet essor se poursuit dans la décennie suivante sous l'impulsion de la croissance américaine, qui a de plus en plus d'emprise sur le pays.

Les réseaux du Nord, tentent de ramener le service au niveau d'avant guerre. Entre 1910 et 1914, les réseaux de tramways totalisaient environ 73 millions de passages par an, niveau qu'ils retrouvent en 1922, avec la remise en service graduelle des lignes. L'achalandage des deux

---

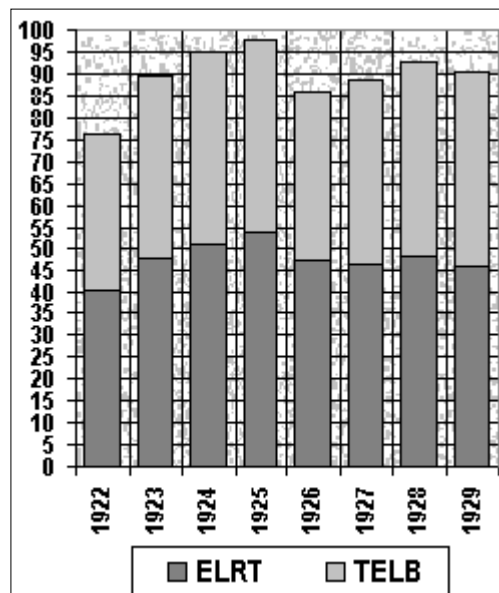
<sup>660</sup> GAY Claude, *op. cit.*, page 177

<sup>661</sup> HODEN Claude (1979-2), "Les transports urbains dans le Nord de la France", in *Plein Nord*, la Gazette de la Région du Nord, 24<sup>e</sup> année, n°4253bis, n° spécial 57, octobre - novembre 1979, pp. 24-27, pp. 24-25

sociétés de transport progresse entre 1922 et 1929 de 18,7%, passant ainsi de 76,31 à 90,57 millions de voyages. Prises indépendamment l'une de l'autre, le trafic des TELB augmente plus rapidement que celui de l'ELRT : + 24,75% contre + 13,51%. En valeur absolue toutefois, le réseau de Lille et de sa banlieue reste en 1929 inférieur à celui de Roubaix-Tourcoing : 44,36 millions contre 46,2. Les deux réseaux s'entrecroisent, sans suivre pour autant les mêmes parcours, tout particulièrement dans la zone située entre Lille et l'agglomération de Roubaix-Tourcoing.

C'est durant cette période de forte croissance de trafic que les autorités publiques vont prendre conscience de l'intérêt, pour elle, de contrôler, au moins partiellement les compagnies de transports collectifs afin de faire respecter tantôt un cahier des charges, tantôt les obligations contractuelles (extension de ligne, sécurité, confort, fréquences...).

**Figure n°82**  
**Achalandage des transports en commun dans l'agglomération lilloise (1922-1929)**  
(en millions de voyages)



Sources : MARCHAND Françoise / MARCHAND Philippe, *Du tramway à cheval au métro*, Centre National de la Documentation Pédagogique (CNDP), Centre Régionale de la Documentation Pédagogique (CRDP) de Lille, dossier n°14, 1982, 60 pages, page 27

***La Commission des Tramways de Montréal (CTM) : l'intrusion des pouvoirs publics dans la sphère privée des transports urbains***

En 1916, une nouvelle entité créée par le gouvernement, la Commission des Tramways <sup>662</sup>, est chargée de préparer un nouveau contrat entre la Ville de Montréal et sa compagnie de transport. En effet, le mécontentement des municipalités à l'encontre de la *Montreal Tramways Company* est grand, mais elles ne peuvent agir que difficilement, dans le cadre de la concession et des franchises qui lui ont été accordées, pour infléchir la politique de cette dernière.

Ainsi, les trois commissaires nommés par le Lieutenant-Gouverneur du Québec, entreprennent une série d'étude qui aboutissent en 1918 à la remise d'un rapport critique sur la gestion générale des transports en commun sur l'île : "*Le système de la compagnie était donc régi par trente contrats différents et quatorze conseils municipaux étaient chargés d'en surveiller l'exécution. Ces*

<sup>662</sup> Loi 7, Georges V, chapitre 60, section 28, sanctionnée le 22 décembre 1916

*contrats ont été calqués les uns sur les autres et ils ne reposent sur aucune donnée scientifique. Les corporations municipales n'ont aucun contrôle sur les dépenses du capital ou de l'exploitation et sur le développement du système. Ce développement ne s'est pas fait suivant les besoins de la population ni dans toute la mesure de la capacité financière de la Compagnie des tramways ou des compagnies qu'elle a absorbées. Les tarifs sont fixes. Ils sont trop élevés dans certains cas, trop bas dans d'autres. Ils ne peuvent être changés que du consentement mutuel de la Compagnie et des Corporations municipales. Si les revenus sont trop considérables, la Compagnie fait des profits exagérés ; s'ils sont insuffisants, le service diminue au détriment du public. Les conditions d'aujourd'hui, financières et autres ne conviennent plus aux circonstances actuelles. Tout en admettant que le réseau de la compagnie est probablement l'un des meilleurs en Amérique, tant à raison de la qualité et du confort de ses voitures qu'à raison de la valeur de ses propriétés et de leur entretien, il ne répond plus aux besoins présents" 663.*

Le nouveau contrat qui lie la Cité de Montréal et la compagnie de transport est signée le 28 janvier 1918. Sur cette base, le gouvernement institue la Commission des Transports de Montréal <sup>664</sup> (CTM) ; ses membres sont toujours nommés par "Québec". La loi partage les pouvoirs et les prérogatives de chaque partie. A la CTM incombe un rôle de supervision et de contrôle des activités de la Compagnie. Elle obtient aussi des pouvoirs étendus en matière de décisions d'investissements (matériels roulants...), de mode de transport, de circuits, de tarification, de service... La Commission est à l'entière charge financière de la compagnie privée, rend annuellement un rapport à la Ville de Montréal, et ne peut être contredite en rien sur les orientations qu'elle adopte à moins du dépôt d'un appel à la Commission des services d'utilité publique du Québec (dont la position après concertation ne peut être contestée). La MTC garde un rôle capital puisqu'elle assure la gestion quotidienne du transport collectif. Toutefois son action s'apparente désormais à un contrat pour lequel elle obtient chaque année une rémunération.

Au total, l'organisme, même s'il a toujours gardé une taille embryonnaire, - jamais plus de vingt salariés -, revêt une importance capitale et centrale en redéfinissant les relations entre partenaires publics et privés. Il est à ce titre relativement novateur dans un contexte politique et économique dominé par le libéralisme. Il manifeste ouvertement la volonté et la prise de conscience des acteurs publics (notamment provinciaux) de mieux contrôler une société privée, qui gère un service essentiel, et pour le bien-être de leurs citoyens, et pour le développement économique de l'île.

---

<sup>663</sup> STCUM (1), *op. cit.*

<sup>664</sup> Loi 8, George V, chapitre 84

### ***De nouveaux rapports entre concédants et concédés dans les agglomérations de Lille et de Roubaix-Tourcoing***

---

Les TELB optent pour l'innovation. De nouvelles voitures sont construites, plus confortables, moins encombrantes, moins gênantes diront certains. Avec la volonté de placer son réseau sous le régime de la loi de 1913, dite des "Voies ferrées d'Intérêt Local" (VFIL), la ville de Lille devient autorité concédant en lieu et place de l'Etat, - auparavant elle appliquait le système de rétrocession -, et fixe les règles d'exploitation à l'entreprise qu'elle détermine. Cette loi offre une palette de trois formes de contrats, de concession, d'affermage et de régie intéressée. Lors de la signature de la convention de 1926, Lille conserve le contrat de concession. "*Ce sont des contrats d'exploitation aux risques et périls de l'exploitant pour une période de 10 à 30 ans. L'exploitant a la charge des dépenses d'investissement (matériel roulant, installations fixes) (...) et sa rémunération se fait par le solde du compte d'exploitation. C'est le concédant qui fixe le service à offrir, les tarifs, sa contribution financière pour pallier des obligations de service public*"<sup>665</sup>. La concession porte sur 21 lignes, qui seront à peine retouchées pendant une trentaine d'années. L'expiration de la concession, qu'elle attribue de nouveau aux TELB, prendra fin au 31 décembre 1955. A cette date, la ville de Lille "*est subrogée à tous les droits du concessionnaire sur les lignes et leurs dépendances et entre immédiatement en jouissance de toutes les installations*"<sup>666</sup>. Cette disposition a une double conséquence. La ville est certes assurée, après cette longue période de 30 ans de posséder un réseau de transport en commun dont elle disposera à loisir. En revanche, si la société concessionnaire est tenue d'améliorer la qualité de son réseau dans la limite de ses capacités, elle sait, qu'à terme, tous ses investissements seront récupérés par la ville ; quel est l'intérêt donc d'améliorer un système de transport, qui, tant qu'il reste rentable, suffit aux TELB ?

En 1922, l'ELRT absorbe les TRT en même temps qu'elle essaie de sauver le réseau armentierois, qu'elle abandonne finalement faute de moyens. La nouvelle convention signée la même année réorganise les relations entre les pouvoirs concédants, - Département du Nord, Roubaix, Tourcoing et Armentières - et la compagnie. L'exploitation se fait toujours aux risques du concessionnaire. La société entreprend alors une modernisation de son matériel roulant jusque 1930. Elle développe encore son réseau vers Marquette (1926) et Marcq-en-Baroeul (1930).

---

<sup>665</sup> **CANCALON François / GARGAILLO Laurent**, *Les transports collectifs urbains, Quelles méthodes pour quelle stratégie ?*, Celse, Paris, 1991, page 56

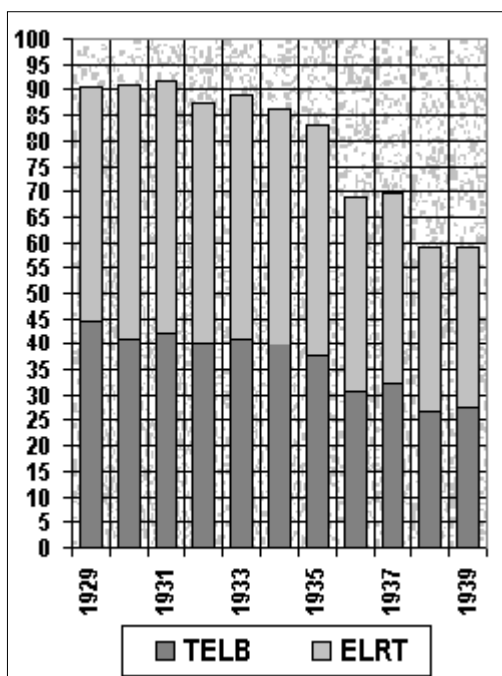
<sup>666</sup> **LEPERS Paulette**, *op. cit.*, page 62

### 2.1.2.2. LES TRANSPORTS URBAINS DANS LA TOURMENTE

En octobre 1929, les cours de la bourse de New York s'écroulent. La crise touche le Canada, puis tous les Etats européens. En France, les effets de la crise mondiale se font ressentir avec retard (1931-1932), les spéculateurs trouvant dans le franc une monnaie refuge. Les nations se replient sur elles-mêmes, protègent leur marché en élevant leurs taxes douanières, et se tournent vers leurs colonies... La situation politique en Europe, déjà tendue par la montée du bolchévisme et des fascismes se détériore plus encore dans les années 1930.

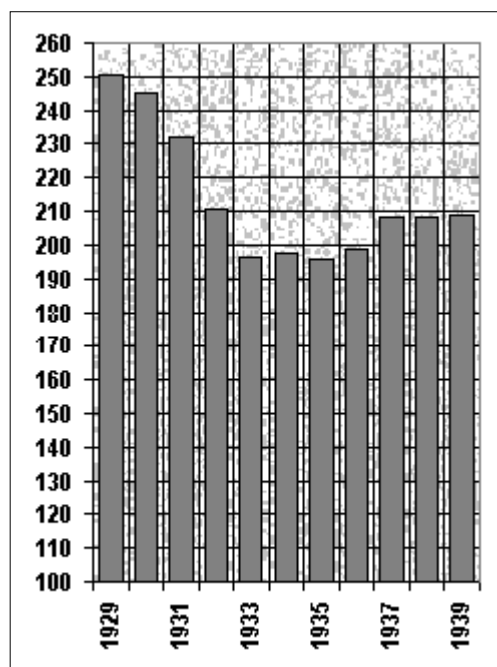
La crise de 1929 met fin brutalement aux périodes de croissance de la fin de la Première Guerre. Les cours agricoles s'effondrent. Pour maintenir les prix, les industriels diminuent leur production. Le marché du travail subit de plein fouet cette nouvelle politique. Le chômage atteint des sommets. Le pouvoir d'achat des ménages est hypothéqué. Les faillites se succèdent... Le transport collectif urbain, largement soumis à la conjoncture économique entre en récession. Les "masses laborieuses" désertent les réseaux de tramways.

**Figure n°83**  
**Achalandage des transports en commun dans l'agglomération lilloise (1929-1939)**  
 (en millions de voyages)



Sources : MARCHAND Françoise et Philippe

**Figure n°84**  
**Achalandage de la Montreal Tramways Company (1929-1939)**  
 (en millions de voyages)



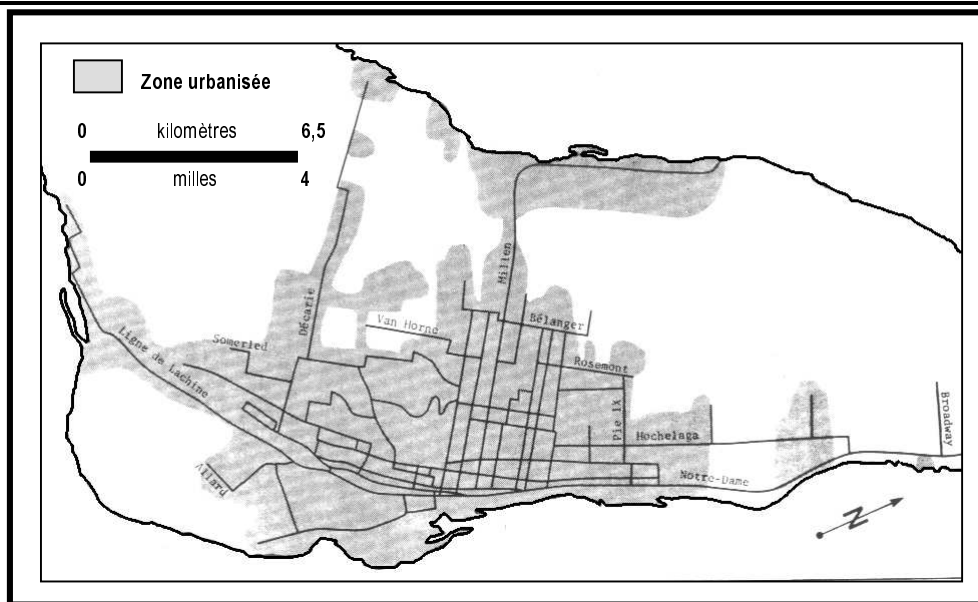
Sources : STCUM

Entre 1929 et 1935, les TELB et l'ELRT connaissent une relative stabilité puisque l'évasion des passagers se limite à une décroissance de l'ordre de 5% tandis que la *Montreal Tramways Company*, retrouve, avec une chute de plus de 20% de son achalandage, ses niveaux de 1920. Il faut

dire que la crise touche Montréal et le Canada bien plus tôt que l'Europe. C'est tout particulièrement le cas de la France dont l'économie repose sur des petites et moyennes entreprises, frappées plus tard que les grandes *majors*, au milieu des années 1930.

Le trafic des réseaux de l'agglomération lilloise plonge dès lors, entre 1935 et 1939, de 29% (plus de 6,5% par an), au-dessous du niveau de 1914, tandis qu'avec une certaine embellie économique que connaît Montréal, la CTM renoue avec une croissance annuelle faible, de 1,32%, mais stable (6,7% sur la période). En 1939, les trafics des TELB et de l'ELRT descendent respectivement à 27,61 millions et 31,3 millions en 1939, tandis que la compagnie montréalaise stabilise son achalandage aux environs de 208 millions de voyages annuels.

**Carte n°26**  
**Extension maximale du réseau de Tramways sur l'île de Montréal, en 1932**



**Fond de carte** : HANNA David B., *op. cit.*

Les investissements des réseaux lillois restent minima. Le matériel roulant et les infrastructures qui avaient connu une rénovation et une amélioration technique dans les années 1920 ne bénéficient plus que des seules réparations nécessaires à leur usage. La *Montreal Tramways Company*, trouve tout de même, avec l'aval et la volonté de la Commission des Tramways de Montréal, les moyens de son expansion. Le *street railway* conserve incontestablement son statut de mode dominant. Celui-ci reste cependant restreint au regard du développement des décennies précédentes. La longueur des voies de tramways atteint son apogée en 1933, avant de connaître, un déclin lent, mais perceptible. Les acteurs du transport préfèrent, pour les banlieues plus éloignées, éviter des investissements massifs et privilégier des modes plus aptes à s'adapter à une demande éminemment moins importante dans ces zones relativement peu denses. Pourtant, l'autobus ne cesse pas d'être un



mode marginal, même s'il est plus souvent substitué aux tramways, et même s'il est populaire et reçoit l'assentiment de la clientèle. C'est le trolley qui lui est préféré à la fin des années 1930 : celui-ci possède le double avantage de pouvoir emprunter les voies urbaines en conservant la traction électrique. Son réservoir "carburant" lui permet en outre de se déplacer d'un circuit à l'autre, augmentant ainsi ses taux d'utilisation et de rentabilité. En 1939, la flotte de la compagnie s'élève à un total de 1160 véhicules, dont 929 tramways (80%), 224 autobus (19%) et 7 trolleys (1%).

### 2.1.2.3. DE LA TOURMENTE A LA CRISE

---

Suite à l'invasion de la Pologne par Hitler (le 1<sup>er</sup> septembre 1939), le Royaume-Uni et la France (le 3 septembre), puis le Canada (le 10 septembre) déclarent la guerre à l'Allemagne. Le 10 mai 1940, cette dernière lance son attaque sur les Pays-Bas, La Belgique, qui capitulent le 15 ; Lille résiste jusqu'au 1<sup>er</sup> juin ; Paris tombe le 14 ; la France rend les armes le 22 juin. La Région du Nord est occupée. Sa proximité avec la Grande-Bretagne la rend stratégique. Elle devient zone interdite.

Les transports collectifs lillois, un temps déstabilisés par la mobilisation et par l'assaut de l'armée allemande, - les trafics passagers de 1940 confirment la gravité de la situation -, se trouvent soudain au centre du dispositif du déplacement dans l'agglomération. La pénurie pétrolière empêche la circulation automobile et immobilise la flotte des autobus. Les pouvoirs locaux obvient à la situation en reportant leur attention sur le réseau de tramways. En 1944, l'achalandage de chaque compagnie est deux fois supérieur à ce qu'il était en 1939. Mais les chiffres d'achalandage des réseaux ne font que masquer une situation critique.

En effet, *"si l'armistice franco-allemand de Rethondes, le 22 juin 1940, n'est pas suivie d'un traité de paix et ne dévoile pas les intentions allemandes, le vainqueur instaure dans le Nord-Pas-de-Calais un statut spécial qui laisse présager une éventuelle annexion (...). Une autre mesure allemande paraît plus grave encore et inquiète fort les populations : l'instauration de la Nordost Linie, au sud du Pas-de-Calais, le 7 juillet avec application le 22 de ce mois. A partir de cette date, le retour des réfugiés est interdit comme si les Allemands voulaient chasser ceux qui avaient pris le chemin de l'exode, les soupçonnant d'excès de patriotisme"* <sup>667</sup>. La plupart des historiens s'accordent d'ailleurs pour valider l'hypothèse qu'Hitler, imprégné des rêves pangermanistes, est partisan d'une Grande Flandre, nouvelle région allemande entre Rhin et Mer du Nord. Les Allemands, comme en 1914, occupent Lille, bloquent les salaires, tandis que la pénurie entraîne une irrémédiable hausse des prix. Lille est rattachée administrativement au commandement allemand de Bruxelles, malgré les

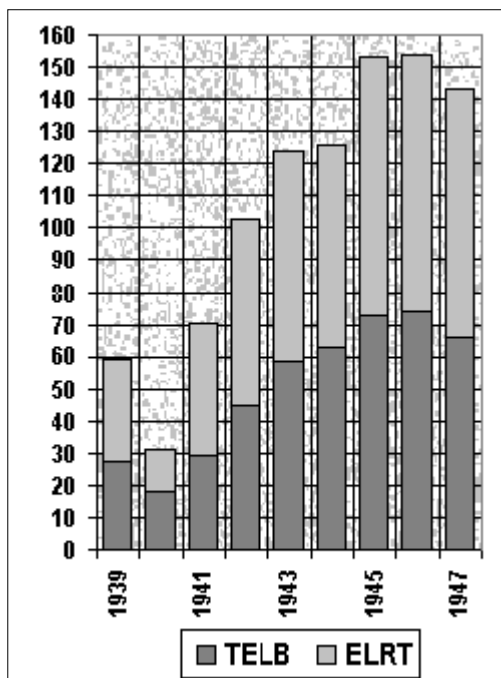
---

<sup>667</sup> TRENARD Louis / HILAIRE Yves-Marie, *op. cit.*, page 265

demandes répétées pour l'être à celui de Paris. Comme en 1914-1918, la ville de Lille met en place un système d'assistance chômage, développe les distributions de vivres ; les réseaux de tramways sont les seuls à assurer un minimum de communication urbaine. Les bombardements alliés du printemps 1944, le pilonnage des gares, des voies et des infrastructures de communication bloque totalement le transport régional dès le mois de mai. La résistance entre en œuvre, mais les dégâts déjà occasionnés sont tels qu'à la libération, le 2 septembre 1944, tout est à reconstruire.

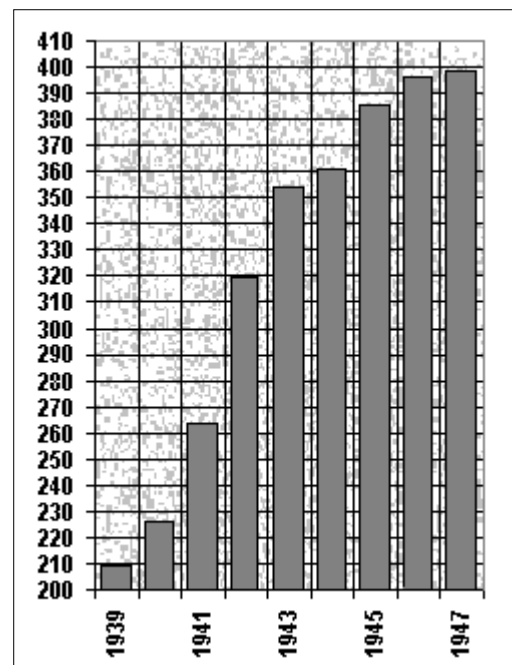
Le Canada, pays dans lequel le service militaire n'est pas obligatoire, n'était pas destiné à jouer un rôle de première importance durant la période. Toutefois, la capitulation française en 1940, met la Grande-Bretagne dans une situation critique. Le Canada devient alors un allié unique et incontournable, - les Etats-Unis n'entreront dans le conflit qu'en décembre 1941 après le bombardement de Pearl Harbor -, susceptible de ravitailler son ancienne métropole, isolée. "Afin de satisfaire aux besoins des alliés, des investissements considérables sont réalisés dans l'agriculture, l'extraction des matières premières et l'industrie manufacturière. Le niveau du plein emploi est rapidement atteint et on fait appel de plus en plus à la main-d'œuvre féminine" <sup>668</sup>.

**Figure n°85**  
**Achalandage des transports en commun de l'agglomération lilloise (1939-1947)**  
 (en millions de voyages)



Sources : MARCHAND Françoise / MARCHAND

**Figure n°86**  
**Achalandage de la Montreal tramways Company (1939-1947)**  
 (en millions de voyages)



Sources : STCUM

<sup>668</sup> LINTEAU Paul-André, *Histoire du Canada*, PUF, Que sais-je ? n°232, Paris, 1994, 128 pages, page 97

L'industrie montréalaise profite ainsi d'une situation de blocage en Europe et tente de répondre à une hausse importante de la demande "de guerre", en textile, en armement..., sa position géographique ne faisant que renforcer une situation déjà favorable. C'est pendant cette période de Guerre que la Montreal Tramways Company connaît la plus forte croissance de son existence. Entre 1939 et 1946, la fréquentation augmente d'environ 90%, - de 208,93 millions à 396,4 millions de passagers -. La croissance annuelle, de plus de 14% de 1939 à 1943 et d'environ 4% entre 1943 et 1946, se stabilise après guerre. La courbe passagers atteint son optimum en 1947 avec près de 400 millions de voyageurs, record du siècle. Avec la fin de la guerre et la reprise des activités industrielles en Europe, soutenues par l'aide américaine du "Plan Marshall", le transport collectif montréalais atteint un niveau de saturation. Pourtant, les transports de Lille et de Roubaix-Tourcoing ne profiteront pas pleinement de cette relance.

## 2.2.

### RESEAUX DE TRAMWAY ET FORME URBAINE

---

Les transports collectifs urbains, le tramway au premier chef, moins coûteux que le chemin de fer, inscrivent plus promptement et plus durablement leur empreinte dans le paysage des villes. Leur développement "*est suffisant pour permettre une extension de la ville d'environ cinq kilomètres à partir du centre, ce qui ouvre donc de vastes zones rurales à l'urbanisation. Au lieu d'un habitat discontinu et loin du centre, les résidences se multiplient le long des lignes (...). Ce processus s'intensifie et va toucher une zone de plus en plus éloignée de la ville avec l'arrivée puis le développement du tramway électrique*" <sup>669</sup>. A l'urbanisation continue et linéaire, au long des voies de tramways, succède ainsi une période d'urbanisation interstitielle induite notamment par le resserrement du maillage des voies et des arrêts, et l'apparition des premières automobiles. Avant 1950, cette urbanisation reste cependant contenue à proximité des grands centres urbains.

D'autre part, les facteurs du choix (la volonté sociale) et de la possibilité de s'installer dans un endroit ou dans un autre ainsi que du coût des terrains fonciers, - en fonction de leur situation, leur attrait, leur disponibilité... -, conditionnent et dirigent, les zones d'urbanisation. Pierre Merlin (1991) confirme d'ailleurs l'importance de l'agent foncier en reprenant les études menées au début du siècle : c'est "*l'école néo-classique, à travers A. Marshall, qui a introduit la notion d'utilité du sol urbain liée à sa localisation (...) et la concurrence entre les différents utilisateurs potentiels d'une parcelle. Hurd a précisé la notion de rente de situation, montré que les valeurs foncières urbaines s'établissaient de la*

---

<sup>669</sup> LEFEVRE Christian / BODY-GENDROT Sophie, *Les villes des Etats-Unis*, Masson géographie, 1988, 223 pages, page 19

*périphérie (prix du terrain agricole) vers le centre (rente de situation due aux avantages que procurent les réseaux de transport et les services publics). Le sociologue Halbwachs a expliqué que les prix des terrains étaient également liés à une opinion par rapport à laquelle certains opérateurs pouvaient anticiper (spéculation). Enfin, Haig a expliqué les rentes de situation de Hurd par les économies réalisées sur les coûts de transport : la valeur du sol urbain est sa valeur agricole plus les économies de coût de transport obtenues en se rapprochant du centre"* <sup>670</sup>.

### 2.2.1.

#### LILLE, POLYNUCLEAIRE ET CONURBEE

---

Les agglomérations sont en général un agrégat d'unités administratives urbaines ou rurales, toutes "satellites" d'une ville-centre, qui accueille des services centraux de l'administration, des centres de décision industriels, commerciaux ou bancaires, des infrastructures culturelles,... qui dépassent, de par leur amplitude ou leur prestige, les seules limites de celle-ci. Toutefois, toutes ne sont pas organisées autour du même schéma centre-périphérie et doivent composer avec une armature urbaine plus complexe, créée par une histoire qui leur est propre. Le cas de la région lilloise se pose en parfait exemple de ce qui pourrait être désigné sous le vocable d'agglomération polynucléaire.

#### 2.2.1.1. UNE NOUVELLE REPARTITION DEMOGRAPHIQUE DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE

---

Ce n'est pas tant la croissance démographique de l'arrondissement de Lille, - moins de 5% entre 1906 et 1946 -, que sa répartition nouvelle, qui marque la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Les effets des deux guerres mondiales se font évidemment sentir dans ce sens que l'arrondissement perd 31 000 habitants (- 3,8 %) entre 1914 et 1921 et 29 800 habitants (- 3,4%) entre 1936 et 1946, alors que la population avait crû, dans l'entre-deux-guerres, de 12,7% (soit 99 700 habitants).

#### *Les villes-centres en perte de vitesse*

---

Les villes-centres de Lille, Roubaix et Tourcoing, observent toutes trois un recul démographique relativement important sur la période, qui équivaut même pour les deux premières à la population de deux villes moyennes. Alors que le poids démographique relatif des trois pôles dans

---

<sup>670</sup> **MERLIN Pierre (1991)**, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 1991, 472 pages, page 418 ; Pierre MERLIN renvoie le lecteur à la consultation de : **MARSHALL Alfred**, *Principles of land Economics*, Londres, 1890 ; **HURD R.M.**, *Principles of city land values*, New York, 1903 ; **HALBWACHS M.**, *L'expropriation et le prix des terrains à Paris (1860-1900)*, Paris, 1909, 115 pages ; **HAIG R.M.**, *Regional Survey of New York and its environs. Major economic factors in metropolitan growth and its arrangement*, New York, 1927.

l'arrondissement représente la moitié de sa population entre 1906 et 1921, cette proportion décline durant l'entre-deux-guerres pour ne plus représenter que 44,08% en 1936, puis, après la période d'occupation, 43,22% en 1946.

Les deux guerres et la crise économique des années 1930 peuvent pour partie expliquer ce recul. Mais la qualité du logement dans ces villes, souvent insalubre, le peu d'espaces constructibles, et le développement de transports urbains dans les villes adjacentes, d'autre part, doivent être considérés comme trois facteurs déterminants.

Les villes-centres (et leurs couronnes périurbaines) divisent l'agglomération en deux pôles d'attractions, moins complémentaires que concurrents. A ce jeu, Lille, forte de son rôle de préfecture et de centre régional, conserve un poids théorique moins marginal que celui de son "Versant-Est", sans toutefois avoir l'aplomb et la population nécessaires, à l'inverse des autres grandes villes françaises, pour asseoir une domination incontestée. Car, avec la dispersion de la population et des activités économiques, le pouvoir urbain se dilue dans une masse de plus en plus diffuse, tandis que les relations de pouvoirs entre les différentes municipalités évoluent aussi par le renforcement des autonomies locales rassérénées par le nouvel élan économique périurbain.

**Figure n°87**  
**Evolution démographique de l'arrondissement de Lille (1906-1946)**

	1906	1921	1926	1936	1946	1906-1946	
						Variation absolue	Variation relative
<b>LILLE</b>	205 602	200 952	201 921	200 585	188 871	-16 731	-8,14%
<b>ROUBAIX</b>	121 115	113 265	117 459	107 105	100 978	-20 137	-16,63%
<b>TOURCOING</b>	81 671	78 600	81 379	78 393	76 080	-5 591	-6,85%
<b>Dorsale urbaine (30 communes)</b>	193 565	217 825	248 368	289 340	280 834	87 269	45,09%
<b>Zone suburbaine (94 communes)</b>	215 244	175 545	198 431	210 505	209 360	-5 884	-2,73%
<b>Arrondissement (127 communes)</b>	<b>817 197</b>	<b>786 187</b>	<b>847 558</b>	<b>885 928</b>	<b>856 123</b>	<b>38 926</b>	<b>4,76%</b>

**Sources** : Annaires statistiques du Nord et annuaires du Nord Ravet-Anceau

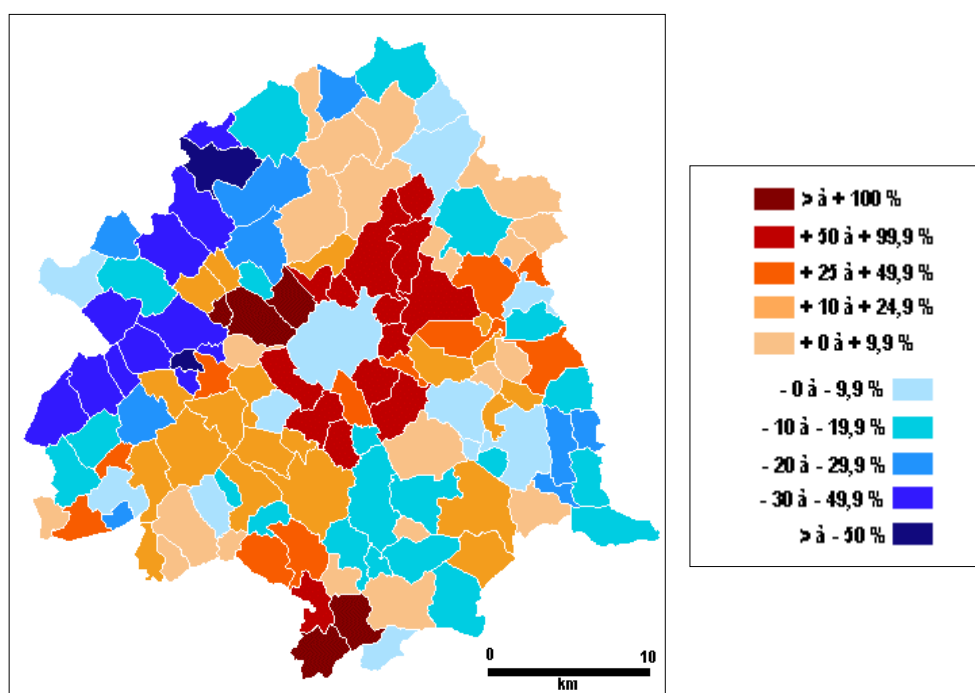
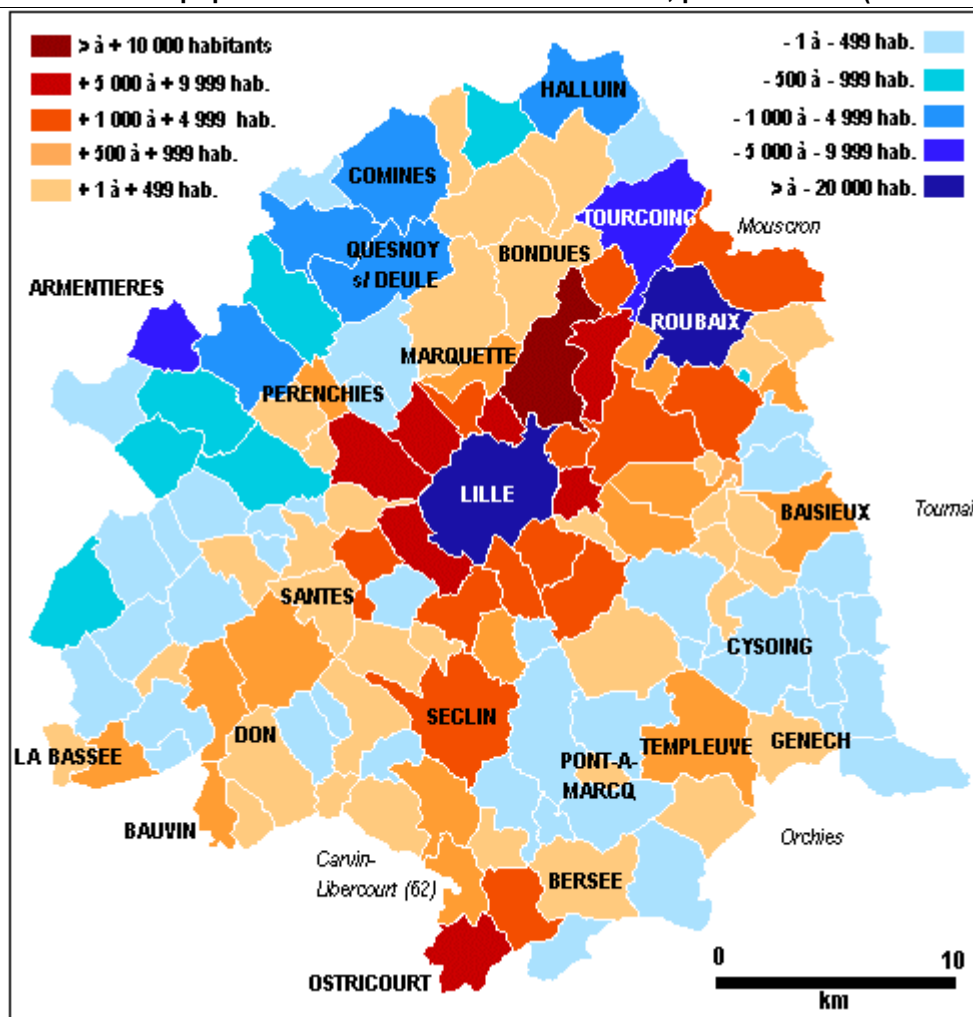
### ***Une dorsale urbaine attractive***

La dorsale urbaine, - composé de trente communes <sup>671</sup> hors les trois villes-centres -, s'étire selon un axe sud-ouest – nord-est, entre Lille et Roubaix-Tourcoing. La délimitation de cette zone périurbaine se fonde sur deux éléments : d'une part, les périmètres des transports urbains des

<sup>671</sup> Annappes, Ascq, Bondues, Croix, Fâches-Thumesnil, Flers, Forest-sur-Marque, Haubourdin, Hellemmes, Hem, La Madeleine, Lambersart, Lannoy, Leers, Lesquin, Lezennes, Lomme, Loos, Lys-lez-Lannoy, Marcq-en-Baroeul, Marquette, Mons-en-Baroeul, Mouvaux, Ronchin, Saint-André, Sequedin, Toufflers, Wasquehal, Wattignies, Wattrelos

Carte n°27

Variation de la population de l'arrondissement de Lille, par commune (1909-1946)



**NB** : Don est encore un hameau de la ville d'Annoeullin avant d'obtenir son statut de commune en 1950.

**Sources** : Annales statistiques du Département du Nord et Annuaire du Nord Ravet-Anceau

**Carte** : Raynald INGELAERE (2001)

deux sociétés concessionnaires, qui, invariables, servent encore actuellement de base à la distinction entre transports urbains et suburbains au sein de Lille Métropole Communauté Urbaine ; et d'autre part, sur des données de densité, puisque toutes ces communes dépassent aisément les 200 habitants au km<sup>2</sup> dès le début du siècle, et souvent même 1 000 hab./km<sup>2</sup>.

La dorsale urbaine est la seule zone de l'arrondissement, qui, entre 1906 et 1946, ait un solde démographique positif. La croissance de sa population atteint 45%, soit 87 000 habitants. Son poids relatif dans l'arrondissement évolue parallèlement de 24 à 33% en 40 ans. Car, avec le siècle nouveau, les villes de banlieue possèdent encore de larges étendues foncières inoccupées et accueillent de nouvelles entreprises, textiles, métallurgiques, chimiques, alimentaires, le long des couloirs "fluviaux" : sur la Deûle, - entre Haubourdin et Marquette-Lez-Lille -, sur la Marque, entre Croix et Marcq-en-Baroeul, et sur l'Espierre, qui joint la frontière belge à Wattrelos. Elles sont par ailleurs parfaitement irriguées par des lignes de tramways qui la relie aux principaux centres urbains, améliorent leur accessibilité, et facilitent la mobilité de leurs résidents ou des actifs y travaillant. Toutes ces particularités en font une zone particulièrement attractive pour une population qui n'hésite plus à quitter les centres pour accéder à de meilleures conditions de vie.

### ***La zone suburbaine : les axes de transports comme catalyseurs***

---

La population de la zone suburbaine, une zone essentiellement rurale organisée souvent autour de bourgs ou de villes moyennes, limitée administrativement pour l'analyse à l'arrondissement, ne connaît pas, dans son ensemble, de fortes variations de population. Alors qu'elle représente le quart de la population de l'arrondissement en 1906, cette proportion est à peine inférieure en 1946, avec 23,6%.

Toutefois, des pans entiers de l'arrondissement peinent à conserver leurs habitants. La Vallée de la Lys, entre Halluin et Armentières, la moitié Nord du canton de La Bassée, les cantons de Pont-à-Marcq et Cysoing, aux franges de l'arrondissement, forment une auréole "déprimée" en marge de la dorsale urbaine. Des villes de plus de 5 000 habitants (en 1906) de la zone suburbaine, seules celles de la vallée de la Lys accusent un solde négatif sur la période : Armentières (- 21% ; - 5 950 habitants), Halluin (- 20% ; - 3 150 hab.), Houplines (- 35% ; - 2 600 hab.), Comines (- 14% ; - 1 150 hab.), Quesnoy-sur-Deûle (- 26% ; - 1 350 hab.). Au total, ces seules villes sont privées de 14 000 habitants, que les deux guerres ne suffisent pas à justifier. La proximité de la vallée avec les pôles de la zone urbaine centrale qui profitent d'une industrialisation nouvelle explique peut-être cela.

En fait, la carte de l'évolution de la population de l'arrondissement de Lille exprime parfaitement le rôle des axes de transport urbains ou ferroviaires. Les zones déprimées du Nord-Ouest et du Sud-Est, sont celles qui ne bénéficient pas de réseaux structurants. A l'inverse, les zones traversées, ou par une voie ferroviaire, ou par une ligne suburbaine de tramways bénéficie d'une croissance ou d'une relative stabilisation de leur population. Ces hausses sont cependant sans commune mesure avec celles observées dans la dorsale urbaine.

Ainsi, les lignes de chemin de fer radiales au départ de Lille, vers Dunkerque et Calais (via Pérenchies), vers Don puis Béthune (via La Bassée) ou Lens (via Bauvin), vers Douai et Paris (via Seclin, et Ostricourt), Vers Valenciennes (via Templeuve), ou vers Tournai (via Baisieux), permettent aux villes traversées d'avoir un solde démographique excédentaire. Des lignes secondaires entre Seclin et Don, ou entre Carvin et Bersée, joue ce même rôle catalyseur. L'exemple le plus frappant concerne Ostricourt, et ses environs : le passage du chemin de fer et la mise en exploitation d'une houillère font passer la population de la ville de 962 en 1906 à plus de 6 500 en 1936, et 5 616 en 1946 (soit + 584 %).

Les tramways qui étendent leurs lignes jusqu'à la limite de Lomme, vers Quesnoy-sur-Deûle (via marquette) ou vers Halluin (via Bondues) permettent à certaines communes de la vallée de la Lys de maintenir leur population alors que dans l'ensemble celle-ci décroît, nous l'avons vu, dans des proportions importantes. C'est le cas par exemple de Capinghem, Wambrechies, Bondues, ou Roncq...

#### **2.2.1.2. LA NAISSANCE D'UNE CONURBATION : LE ROLE DU GRAND BOULEVARD**

---

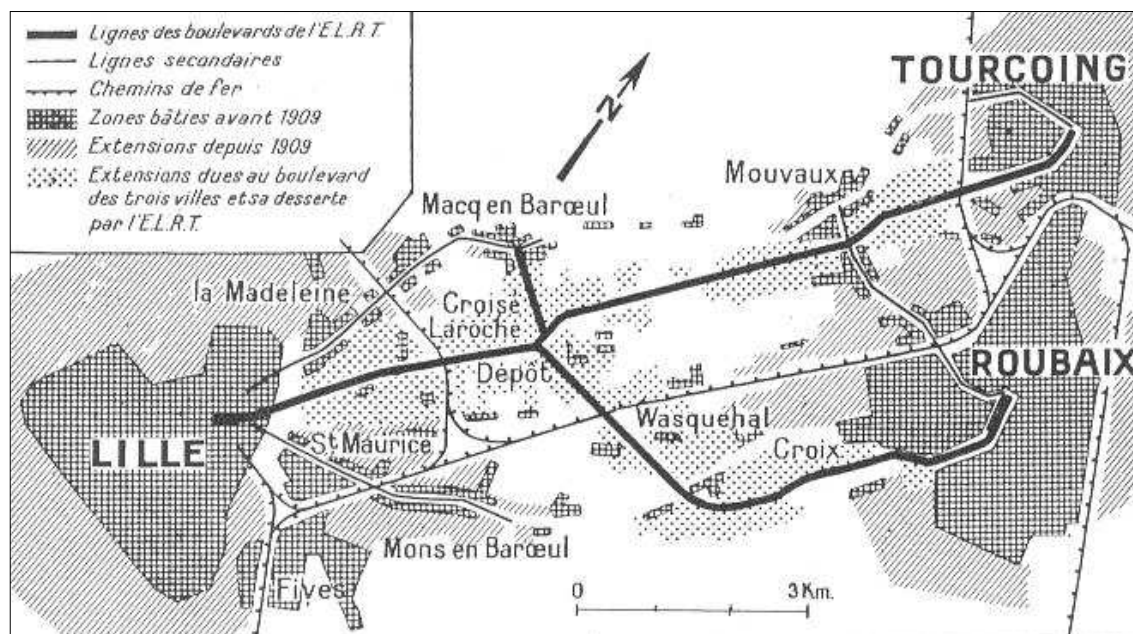
Le Grand Boulevard en Y ouvert en 1903, est, à l'origine, un large ruban de communication qui joint Lille à Roubaix et Tourcoing, en traversant une vaste zone restée rurale entre les deux pôles. Pourtant, avec l'ouverture sur l'axe de deux lignes régulières de tramways (aussi nommés "Mongy", du nom de son créateur), en 1909, le mitage de la zone rurale centrale s'accélère et de nouveaux quartiers commencent à s'élever le long des lignes.

La zone est agréable et bénéficie d'une bonne image de marque. Les permis de lotir le sont pour un habitat peu dense et privilégient les résidences bourgeoises destinées à des populations aisées soucieuses de quitter l'environnement parfois insalubre des villes-centres. *"Le Grand Boulevard va accueillir et canaliser l'urbanisation : les industriels du Nord, en particulier y construisent*



leurs châteaux" <sup>672</sup>. De manière générale, les nouvelles implantations bénéficient donc peu aux classes "prolétaires" qui demeurent à Lille, Roubaix et Tourcoing, et dont la paupérisation commence à inquiéter les élus. L'alignement des maisons de notables le long des voies forment des "rubans d'urbanisation", dont la largeur reste d'ailleurs dans ces décennies assez modeste.

**Carte n°28**  
**Naissance de la Conurbation de Lille, Roubaix, Tourcoing**



**Carte** : DEFFAIX Théodore (1957), *in op. cit.*, page 38

Dès la mise en service des liaisons de tramway entre Lille et Roubaix-Tourcoing, les cinq villes traversées par le Grand Boulevard, - Croix, la Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mouvaux et Wasquehal -, accaparent la majeure partie de la croissance de la zone périurbaine (30 communes hors les villes-centres) : 38,33% pour la période 1906-1921, et 32,32% entre 1921 et 1936. En trente ans, ce sont plus de 32 000 personnes qui s'installent sur un territoire de 32,35 km<sup>2</sup>, soit 1 000 habitants par km<sup>2</sup>.

**Figure n°88**  
**Répartition de la croissance dans la zone périurbaine lilloise (1906-1946)**

	1906	1921	1936	1946	1906-21	1921-36	1936-46	1906-46
<b>Grand Boulevard (5 communes)</b>	53 925	63 224	86 338	83 167	9 299	23 114	- 3 171	29 242
<b>Autre zone périurbaine (25 communes)</b>	139 640	154 601	203 002	197 667	14 961	48 401	- 5 335	58 027
<b>Zone périurbaine (30 communes)</b>	<b>193 565</b>	<b>217 825</b>	<b>289 340</b>	<b>280 834</b>	<b>24 260</b>	<b>71 515</b>	<b>- 8 506</b>	<b>87 269</b>

**Sources** : Annuaire du Département du Nord et Annuaire du Nord Ravet-Anceau

<sup>672</sup> LEBRETON Joël / BEAUCIRE Francis, *Transports publics et gouvernance urbaine*, Edition Milan – les essentiels, 2000, 127 pages, page 19

Ce sont les villes les moins peuplées, et qui possèdent le plus d'espaces constructibles, - Marcq, Mouvaux et Wasquehal -, qui bénéficient des plus fortes retombées de l'axe. Leur population double en quarante ans. Croix et La Madeleine, accolées respectivement à Roubaix, et à Lille, sont des communes dont le territoire est relativement exigu et dont le cadre bâti a évolué bien avant la mise en place des lignes de tramways, comme une excroissance des zones centrales. Cependant, leur solde migratoire est loin d'être négligeable.

**Figure n°89**  
**Croissance des communes de l'axe du "Grand Boulevard" (1906 - 1946)**

	km <sup>2</sup>	Population				Variation				Densité	
		1906	1921	1936	1946	1906-21	1921-36	1936-46	1906-46	1906	1946
<b>CROIX</b>	4,44	16 448	17 176	20 280	17 417	4,43%	18,07%	-14,12%	23,30%	3 705	3 923
<b>LA MADELEINE</b>	2,84	13 359	17 902	21 501	21 688	34,01%	20,10%	0,87%	60,95%	4 703	7 637
<b>MARCQ</b>	14,04	11 520	12 713	21 322	22 271	10,36%	67,72%	4,45%	85,09%	821	1 586
<b>MOUVAUX</b>	4,17	6 660	8 392	10 068	10 050	26,01%	19,97%	-0,18%	51,17%	1 597	2 410
<b>WASQUEHAL</b>	6,86	5 938	7 041	13 167	11 741	18,58%	87,00%	-10,83%	121,74%	866	1 712
<b>TOTAL</b>	<b>32,35</b>	<b>53 925</b>	<b>63 224</b>	<b>86 338</b>	<b>83 167</b>	<b>17,24%</b>	<b>36,56%</b>	<b>-3,67%</b>	<b>60,11%</b>	<b>1 667</b>	<b>2 571</b>

**Sources** : Annuaire statistiques du Département du Nord et annuaires du Nord Ravet-Anceau

En fait, l'attrait d'un tel axe de communication sur l'urbanisation va bientôt donner une forme de développement, peu commune en France et plus connue sous le terme de conurbation. Pierre George, dans son dictionnaire de la Géographie, définit la conurbation comme un "groupe de villes associées dans un système hiérarchisé comportant, autour d'un centre détenant le pouvoir de direction, un ensemble de villes ayant, soit chacune une spécialité fonctionnelle, soit une autonomie d'activités complète à un niveau qualitatif inférieur à celui du centre principal. Une conurbation se présente cartographiquement comme un ensemble de villes ou d'agglomérations proches les unes des autres, souvent jointes par des rubans d'urbanisation longeant les grandes voies de relation, mais nettement individualisées, polarisées sur un noyau principal"<sup>673</sup>.

Ainsi, l'histoire des transports et de l'industrie jusqu'à la mi 20<sup>e</sup> siècle, conclut à une polynucléarité de l'agglomération lilloise. Les transports urbains dessinent la trame urbaine, et agissent comme souches de l'expansion démographique. Avec le tramway, les trois pôles centraux de Lille, Roubaix et Tourcoing, font partie, au sortir de la seconde guerre, d'une même conurbation, d'une dorsale urbaine qui s'étend sur un territoire de 259 km<sup>2</sup>, qui représente environ les ¾ de la population de l'arrondissement, pour une densité moyenne de 2 500 habitants au km<sup>2</sup>.

<sup>673</sup> GEORGE Pierre, *op. cit.*, page 106

Cette polynucléarité géographique et démographique s'adjoint d'une polycéphalité des pouvoirs urbains, car les villes de Roubaix et Tourcoing se sont développées non comme satellites de la préfecture du Nord, mais comme un groupement propre et relativement autonome quant à ses capacités économiques tout au moins. Lille conserve son statut de capitale départementale et régionale car ses fonctions urbaines et administratives s'étendent bien au-delà de ses frontières, et sa population beaucoup plus importante que celles de ses voisines. Toutefois, au sortir de la seconde guerre, il est impossible d'aborder les problématiques de la capitale du Nord sans y adjoindre son "Versant Est" au risque de tronquer une réalité ancrée tant dans la fonctionnalité de la métropole autant que dans la mentalité de ses habitants.

### 2.2.1.

#### MONTREAL, EXPANSION URBAINE ET ANNEXION

Les lignes de tramways urbaines et suburbaines entraînent la décomposition graduelle des paroisses du Centre et de l'Est de l'île de Montréal et recomposent le paysage administratif. Le rythme des incorporations prend un tournant dans les années 1890, avec l'ouverture des lignes de la MP&I (*Montreal Park & Island Company*) qui prennent leur départ, dès 1893, dans la paroisse de Montréal pour aboutir dans l'Est et l'Ouest de la paroisse de Saut-au-Récollet, avec un prolongement à Montréal-Nord en 1909. La ligne MP&I Saint-Henri - Lachine (1897) renforce l'urbanisation de l'axe déjà traversé par des lignes de chemin de fer, tandis que les incorporations se multiplient autour de l'axe de la *Montreal Island Belt Line* (MIBL) qui relie Maisonneuve à l'extrémité Est de la paroisse de l'Enfant-Jésus-de-Pointe-aux-Trembles.

Bientôt la municipalité de Comté d'Hochelaga, à l'Est, rendue caduque par l'érection de municipalités sur lesquelles elle n'a plus de

**Figure n°90**  
**Incorporations municipales et réseaux de tramway sur l'île de Montréal**

municipalité	Inc.	ville
<b>Tramways MP&amp;I : Ligne Récollet</b>		
Montréal-Nord	1845	1915
Saint-Louis-du-mile-end	1878	1895
Outremont	1895	1895
Villeray	1896	<i>jamais</i>
Ahuntsic	1897	<i>jamais</i>
Saut-au-Récollet	1910	1914
<b>Tramways MP&amp;I : Ligne Cartierville</b>		
Côte-des-Neiges	1889	1907
Saint-Laurent (renforce)	1893	1893
Cartierville	1906	1912
Hamwstead	1914	1914
<b>Tramways MIBL : Ligne du Bout-de-l'île</b>		
Longue-Pointe	1845	1907
Pointe-aux-Trembles	1895	1912
Maisonneuve	1898	1898
Beaurivage	1898	<i>jamais</i>
St-Jean-de-Dieu	1898	<i>jamais</i>
Tétreaultville	1907	<i>jamais</i>
Montréal-Est	nd	1910
<b>Tramways MSRC</b>		
Sainte-Cunégonde	1884	1884
Saint-Henri	1874	<i>jamais</i>
Saint-Gabriel	1874	<i>jamais</i>
Saint-Paul	1902	1902
Ville Emard	1894	1894
DeLorimier	1870	<i>jamais</i>

Inc. : incorporation ; **Sources** : Hanna David B., *op. cit.* ; STCUM (1), *op. cit.* ; Ville de Montréal – bureau de recherches économiques, *op.cit*

contrôle légal, est dissoute. Les quelques communautés rurales de l'Est qui subsistent, les paroisses de Saint-Joseph-de-la-Rivière-des Prairies (à l'origine de Rivière-des-Prairies) et de Saint-Léonard de Port-Maurice (à l'origine de la ville d'Anjou), sont, dès 1910, rattachées à celle de l'Île Jésus (future ville de Laval).

La croissance démographique la région montréalaise se concentre dans le centre de l'Île, le long des lignes de tramway. Mais à peine l'érection des municipalités est, elle, réalisée, qu'elles sont souvent annexées par la Ville de Montréal. Mais quelques bastions résistent, ou du fait de leur poids démographique ou de leur fort solde migratoire, - comme Verdun, Westmount, et Outremont -, ou du fait de leur relatif éloignement au centre-ville, - comme Montréal-Ouest, Saint-Pierre, Montréal-Est ou Pointe-aux-Trembles -.

**Figure n°91**  
**Croissance démographique de municipalités de L'Île de Montréal**  
**traversées par le réseau de tramway (1921-1941)**

	Population			Variations 1921-1941	
	1921	1931	1941	absolue	Relative
HAMPSTEAD	53	594	1 974	1 921	3624,53%
MONTREAL	619 639	820 878	906 472	286 833	46,29%
MONTREAL-EST	1 776	2 242	2 355	579	32,60%
MONTREAL-NORD	1 360	4 519	6 152	4 792	352,35%
MONTREAL-OUEST	1 882	3 190	3 474	1 592	84,59%
OUTREMONT	13 249	28 641	30 751	17 502	132,10%
POINTE-AUX-TREMBLES	2 350	2 970	4 314	1 964	83,57%
SAINT-LAURENT	5 061	6 578	7 393	2 332	46,08%
SAINT-PIERRE	3 535	4 185	4 061	526	14,88%
VERDUN	25 001	60 725	67 349	42 348	169,39%
WESTMOUNT	17 593	24 235	26 047	8 454	48,05%

**Sources** : Statistiques Canada. **NB** : les données disponibles possèdent l'inconvénient de se baser sur le dernier périmètre municipal à la date de recensement, pour fins de comparaison. Si les territoires autres que celui de Ville de Montréal n'ont pas évolué, ce dernier en revanche est à entendre dans ses limites de 1971 (c'est-à-dire sans Pointe-aux-Trembles, mais avec Rivière-des-Prairies, et Saint-Michel notamment pourtant indépendantes en 1941)

Entre 1931 et 1941, la croissance démographique de l'Île n'est que de 11% (contre près de 40% la décennie précédente), sa population atteint 1,1 millions d'habitants. En dehors de la Ville de Montréal, - qui intègre plus de 75% des nouveaux arrivants pour 900 000 habitants -, les autres municipalités de banlieue connaissent des destins divergents : certaines, incorporées récemment, ou devenues urbaines, voient leur population doubler ou plus (Mont-Royal, LaSalle, Hampstead), ou connaître des taux supérieurs à la moyenne (Montréal-Nord, Pointe-aux-Trembles) ; d'autres, souvent les villes plus anciennement urbanisées connaissent un taux décennal inférieur à 12% (Lachine, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Outremont, Verdun, Westmount,...).

Quoi qu'il en soit, la grande majorité des villes suburbaines représentent chacune moins de 1% de la part de la croissance totale de l'île. Car en dehors des zones traversées par le réseau de tramway, la croissance démographique est limitée. La moitié Ouest de l'île de Montréal tout comme l'île Jésus (future ville de Laval), restent agricoles, tout au plus parsemées de bourgs dont la population dépasse rarement 1 000 habitants. L'île Jésus, composée de plusieurs paroisses et municipalités, voit sa population régulièrement augmenter entre 1901 et 1941. Mais les quelque 21 631 habitants qu'elle abrite sur 245 km<sup>2</sup>, à la fin de la période, sont bien en deçà de la population de petites villes du centre urbain de l'île de Montréal : Westmount accueille, en 1941, 26 000 habitants sur 4 km<sup>2</sup>.

**Figure n°92**  
**Evolution démographique dans les zones montréalaises non desservies par le tramway**

	Km <sup>2</sup>	Population			Variation 1921-1941	
		1921	1931	1941	absolue	Relative
ANJOU (partie de Saint-Léonard, Paroisse)	13,65	326	280	340	14	4,29%
BAIE-D'URFE	6,03	172	211	236	64	37,21%
BEACONSFIELD	10,64	578	641	706	128	22,15%
COTE-SAINT-LUC	7,21	377	490	776	399	105,84%
ILE JESUS (1)	245,40	14 005	16 150	21 631	7 626	54,45%
KIRKLAND (St-Joachim-de-la-Pointe-Claire)	10,34	509	546	536	27	5,30%
PIERREFONDS	24,40	1 074	936	983	-91	-8,47%
SAINT-LEONARD (-de-Port-Maurice, Village)	12,93	462	543	518	56	12,12%

(1) 11 municipalités en 1921, 14 en 1941. **Sources** : Statistiques Canada

Comme dans la conurbation lilloise, le tramway montréalais en avançant souvent le front d'urbanisation a concentré la croissance démographique dans les zones qu'il desservait. La croissance de la population dans la zone centrale de l'île de Montréal, sur un espace toujours plus important, n'aurait probablement été ce qu'il a été sans l'avènement de ces réseaux de communication. Inversement d'ailleurs, son extension n'aurait pas été aussi grande si la population ne s'était pas fixée le long de ses axes et ne l'avait pas utilisé comme vecteur de mobilité. Le tramway a, en quelque sorte, construit la ville, l'agglomération, de l'entre-deux-guerres, en rendant des zones d'habitat potentiellement attractives aux investisseurs et aux promoteurs fonciers. Mais, à un moment où l'automobile commence à intégrer la vie courante des citoyens, le tramway commence à être vécu comme un élément indésirable du paysage, car, empruntant les mêmes artères, il les encombre, et entrave l'utilisation d'un mode dont beaucoup prédisent le succès.

### 3.

## LIBERER LA VILLE POUR OU PAR L'AUTOMOBILE ?

---

L'automobile, qui consacre la possibilité de se déplacer par ses propres moyens (du grec *autos mobile*), apparaît dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle et ne va pas échapper au phénomène cyclique de Homburger. Elle ne va pas non plus dominer le monde de la mobilité avant que les milieux industriels et politiques, notamment, ne mettent en place les conditions de son développement populaire. Car l'automobile n'est pas, dans un premier temps, techniquement capable de se substituer à d'autres modes de transports plus performants (tels que les tramways) : *"elle apparaît comme une consommation de grand luxe, réservée à une petite élite de gens fortunés. En effet, le véhicule fabriqué sur mesure, coûte fort cher à l'achat. Il est aussi extrêmement coûteux à l'entretien (...). Leur très faible autonomie contribue aussi à la cantonner dans les villes (...). La question de la chaussée est également importante et retient souvent les premières voitures en ville. Compte tenu des suspensions de l'époque, de l'absence de pneumatiques, de la fragilité de ses organes vitaux, l'automobile exige de rouler sur des chaussées revêtues, assez lisses, sur des routes dont les pentes ne soient pas excessives"* <sup>674</sup>. En fait, si au début du 20<sup>e</sup> siècle, elle se répand parfois dans les campagnes à partir des grands centres urbains (Paris ou Lille dans le cas français), elle se limite souvent à une portion de clientèle limitée : grands propriétaires, puis notables (médecins, industriels...). Sa "consommation" par des particuliers reste limitée et les autorités publiques, méfiantes, sont peu enclines, - ou ne montrent que peu de volonté -, à assurer les conditions de son développement (voirie, signalisation...).

Hors dans le cas des Etats-Unis, ce n'est réellement qu'après la seconde guerre mondiale que l'automobile trouve les conditions techniques, sociales et politiques qui vont contribuer à sa propagation. Son développement est à la convergence d'intérêts publics et privés : généralisation d'un modèle de production fordiste ; innovations sur le mode ou les infrastructures routières ; propension des ménages à posséder leur moyen de transport, à rester maîtres de leurs déplacements ; tendance générale à la consommation de biens d'équipements supérieurs encouragée par les industriels de la branche (baisse des coûts, hausse des salaires...), par des groupes de pression, ou encore par des initiatives publiques connexes (infrastructures, politiques de transport...). L'automobile devient petit à petit le symbole d'une liberté individuelle, nouveau *credo* commercial, que vont cultiver dès lors les sociétés automobiles, relayés par les pouvoirs publics, nationaux ou urbains qui vont mener une politique du tout-automobile aux dépens des systèmes de transport collectif. Les taux de motorisation des pays développés s'accroissent rapidement. L'automobile va dès lors sortir de la ville et substituer, à

---

<sup>674</sup> DUPUY Gabriel (1995-1), *L'auto et la ville*, Flammarion – Dominos, 1995, 125 pages, pp. 13-14

un modèle d'urbanisation concentré initié par le transport collectif, un modèle d'urbanisation concentrique.

### 3.1.

## AUTOMOBILITE ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES

---

A partir des années 1920, l'automobile devient un élément relativement commun du paysage urbain, encore que son développement en Amérique du Nord soit bien plus conséquent que dans les pays européens.

Aux Etats-Unis, Henry Ford, comprend rapidement que la massification de l'automobile dépend de son coût de production. Il crée le principe de la chaîne de production continue (Fordisme) en intégrant la théorie développée par Frederick Taylor (taylorisme), promoteur de l'organisation scientifique du travail, dont un des principes consiste à définir strictement les tâches de manière à limiter les temps morts. Il décide la standardisation des pièces pour faciliter le travail à la chaîne et réduire les coûts, et octroie des salaires élevés à ses ouvriers pour créer les conditions de débouchés favorables à la rentabilité de cette massification de la production. Dès 1914, la *Ford Motor Company* produit sa *Model T*, à raison d'une automobile toutes les 93 secondes.

En Europe, le modèle de production taylorien ne s'est pas imposé. La construction automobile reste l'apanage de quelques sociétés qui tiennent plus de l'artisanat que de l'industrie de masse. En France, Peugeot (1896), Renault (1898) et Citroën (1919) se lancent dans la construction de véhicules personnels, mais les niveaux de production restent relativement confidentiels : en 1928, Peugeot construit 26 000 véhicules, Citroën, 62 000, Renault, 56 000, soit, pour les trois marques cumulées, un véhicule toutes les 3 minutes 30 environ.

Au milieu des années 1930, en Allemagne, Hitler demande à Porsche, pour des raisons politiques, la construction d'une voiture populaire : la *Volkswagen* (voiture du peuple). En Italie, sous Mussolini, la *Topolino* (petite souris) de Fiat connaît un succès croissant. Mais en France, en Allemagne ou en Italie, le taux de motorisation progresse peu, comparé aux Etats-Unis : de 13 voitures pour 1 000 habitants en 1913, le taux atteint 189‰ en 1927, contre 5‰ en Allemagne et 23‰ en France ou au Royaume-Uni.

C'est à la faveur des années 1950, que le système fordiste devient la norme de production automobile mondiale. Dans le même temps, les "Trente Glorieuses" sont une période de croissance économique qui assure l'augmentation des revenus des ménages. L'émergence de nouvelles manières de penser, l'aspiration à de nouveaux modes de vie des populations urbaines, le *baby boom*, consacrent une *new way of life* dont la traduction la plus courante est la possession d'une automobile, synonyme de liberté, et d'un pavillon en banlieue.

Les Etats-Unis, dont le taux de motorisation atteint 200‰ dans les années 1930, ont une quarantaine d'années d'avance sur les principaux pays européens. Ils connaissent bien avant le Vieux Continent les nouveaux phénomènes liés à l'utilisation massive de l'automobile en zone urbaine : *"tout comme l'extension des réseaux de communication (transport collectif, téléphone...), le développement de l'automobile contribue à la croissance urbaine ; mais son incidence la plus profonde, durant cette période, elle la trouve dans l'accentuation de la congestion des centres. Les villes commencent déjà à se trouver paralysées par un mélange de trafic combinant le tramway et l'automobile"* <sup>675</sup>. *"Increasing automobile traffic slowed the transit vehicles and caused them to have great difficulties meeting their schedules. More and more riders gave up on them and switched to autos, accelerating the vicious circle"* <sup>676</sup>.

Los Angeles (Californie) prend rapidement la mesure de l'accroissement de l'usage de l'automobile et de l'importance du développement d'un réseau (auto-)routier performant et étendu. Pour Martin Wachs (1996), le refus des autorités de Los Angeles d'augmenter les tarifs des transports collectifs de tramways pour permettre le recouvrement de l'activité a entraîné l'ouverture du capital à des majors automobiles. Ces dernières, puissant lobby, qui voient dans le transport collectif un nouveau débouché, s'empressent alors de démanteler les réseaux ferrés de tramways pour les remplacer par des autobus (né du croisement entre automobile et omnibus), dont elles assuraient elles-mêmes l'élaboration et la commercialisation. Elles prônent, aussi au niveau fédéral, la construction de réseaux autoroutiers pour relier les centres-villes aux banlieues. Pour Scott Bottles (1992) <sup>677</sup>, en revanche, la disparition du tramway à Los Angeles tient moins au lobby pétrolier qu'à une volonté délibérée de certaines classes sociales de la population de ne plus emprunter les transports collectifs pour préférer l'usage automobile. Si les pouvoirs publics soutenaient encore le tramway en interdisant le stationnement automobile, ils doivent bientôt faire amende honorable et revenir sur leur décision. Les deux analyses mènent chaque fois à la prééminence de l'automobile sur le transport public. A la fin des années 1930, l'introduction du plan régional de transport Aldrich confirme cette orientation par les pouvoirs publics : *"while population densities are still moderate and financing of rail rapid transit facilities difficult, a satisfactory alternative is available, for the provision of express highways and the operation of express buses thereon make possible to provide the desired rapid transit simultaneously for both private*

---

<sup>675</sup> LEFEVRE Christian / BODY-GENDROT Sophie, *Les villes des Etats-Unis*, Masson géographie, 1988, 223 pages, pp. 23-24

<sup>676</sup> WACHS Martin, *in op. cit.*, page 115

<sup>677</sup> BOTTLES Scott L., "Mass Politics and the Adoption of Automobile in Los Angeles", *in* WACHS M. / CRAWFORD M., *The Car and the City, The Automobile, The Built of Environment and Dayly Urban Life*, Ann Arbor (Michigan), The University of Michigan Press, 1992 ; cf. DUPUY Gabriel (1995-2), *op. cit.*, page 102



and public types of transportations" <sup>678</sup>. Ce plan prévoit 612 milles (985 km) de voies expressives et de lignes de transport public.

La situation, les jeux de pouvoirs (groupes de pression, politiques...) que les villes américaines connaissent, et les plans de transport mis de l'avant avant-guerre, pourraient, un peu rapidement sûrement, être considérés comme précurseurs de ce qui pourrait arriver notamment dans les pays européens quelques décennies plus tard. Pourtant, il n'existe pas une unité de réaction parmi les villes américaines. La situation de Los Angeles est somme toute extrême, dans la mesure où des villes comme Boston ou New York, qui ont développé un système de métropolitain respectivement en 1896 et 1904, sont moins volontiers spécifiquement orientées vers le tout automobile.

**Figure n°93**  
**Densité automobile (nombre de voitures pour 1000 habitants)**  
**aux Etats-Unis et en Europe de l'Ouest (1902-1986)**

	1902	1913	1927	1950	1960	1970	1982	1986
<b>Etats-Unis</b>	1,6	13	189	260	340	430	537	552
<b>Allemagne</b>	0,3	1,1	5,1	40	90	227	387	446
<b>France</b>	1,0	3,1	22,7	40	110	240	369	383
<b>Italie</b>	0,2	0,5	nd	15	30	180	337	392
<b>Royaume Uni</b>	1,6	6,1	22,7	50	110	213	284	310

**Sources** : DUPUY Gabriel (1995-2) <sup>679</sup>

Dans le Canada de l'après-guerre, "la technologie du transport s'est carrément orientée vers l'automobile privée et son infrastructure de soutien. La possession d'un véhicule a augmenté de 350 pour 100, passant de 132 véhicules par millier d'habitants en 1947, à 461 véhicules par millier d'habitants en 1973" <sup>680</sup>, au même niveau que les Etats-Unis (430‰ en 1970). Les principaux pays européens connaissent une forte croissance de leur taux de motorisation, pour se situer, pour les plus industrialisés, autour de 200‰ en 1970. Quoique ce taux soit moitié moins élevé qu'en Amérique du Nord, il consacre une réelle mise en avant de l'automobilité comme vecteur privilégié des déplacements, entre les zones urbaines nationales, ou entre les zones urbaines et leur environnement proche.

Les partisans de l'automobile se structurent et agissent comme de véritables groupes de pression en Amérique du Nord ou en Europe pour encourager son usage de l'automobile et faire taire

<sup>678</sup> ALDRICH Lloyd, *A transit program for the Los Angeles Metropolitan Area*, Transportation Engineering Board, City of Los Angeles, 7 december 1939, extrait de WACHS Martin, *in op. cit.*, page 126

<sup>679</sup> DUPUY Gabriel (1995-2), *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, 1995, 216 pages, page 18

<sup>680</sup> SOCIETE CANADIENNE D'HYPOTHEQUES ET DE LOGEMENT, *Déplacements urbains et développement durable – l'expérience canadienne*, Publications Canada, 1993, 71 pages (+ annexes), page 7

les critiques propagées par les partisans des transports collectifs. En France d'ailleurs, dès 1947, un groupe parlementaire, favorable à l'extension automobile sur le territoire, rassemble plus des deux tiers des membres de la Chambre (qui en compte 618). L'année suivante, l'Union Routière, financée par les grands groupes pétroliers, réunit de nombreuses associations d'usagers de la route et mène une action offensive de lobbying.

### 3.1.1.

#### LES POUVOIRS PUBLICS OUVRENT LA VOIE

---

En 1956, *"Eisenhower's commitment to the Interstate Highway System (...), when \$50 billion per annum was committed to the construction of 41 000 miles [64 400 km] of freeway"* <sup>681</sup> démontre le poids grandissant de l'automobile et de son lobby dans les milieux politiques : l'industrie automobile américaine est l'un des principaux employeurs nationaux, et contribue pour une bonne part à la croissance de la richesse nationale ; il semble donc difficile d'adopter une politique qui aille à contresens des besoins de ces firmes. Au Canada, l'Etat fédéral mène une politique semblable à celle qui avait été menée via le chemin de fer au début du siècle, pour réunir toutes les provinces du pays par un réseau autoroutier transcontinental, tandis qu'individuellement chacune d'entre-elles lance un programme d'équipement de grande ampleur, pour relier notamment les grands centres urbains.

En France, *"c'est surtout à partir des années 60, à la faveur des augmentations de salaires permises par le triomphe du fordisme, que l'usage de l'automobile va se généraliser dans les couches de la population aux revenus modestes, suite à une politique des grands industriels et des pouvoirs publics qui, dans ses objectifs, n'a rien à voir avec l'organisation des transports dans la métropole. Pour les premiers, il s'agit de développer un formidable marché ; pour les seconds, hantés, au lendemain de la guerre, au moins en France, par la montée du parti communiste et le souvenir du Front populaire, il s'agit de s'assurer d'un consensus politique durable, fondé sur l'individualisme familial"* <sup>682</sup>.

L'action de lobbying de l'Union routière, relayée par l'important groupe parlementaire acquis à l'automobile *"contribua sans doute à accélérer des décisions importantes pour le développement futur de l'automobile, telle que la création en 1953 d'un Fonds Spécial d'Investissement Routier. Ce système d'inspiration américaine bien que né en 1900 en Grande-Bretagne, consistait à faire affecter les recettes des taxes sur les carburants au financement de la construction de routes. Toute la question est évidemment le degré d' "étanchéité" de l'affectation. Assez vite abandonné au Royaume-Uni, plutôt*

---

<sup>681</sup> BANISTER David, "Review Essay : The car is the Solution, Not the Problem ?", in *Urban Studies*, Vol. 36, n°13, 1999, pp. 2415-2419 ; page 2416

<sup>682</sup> GUGLIELMO Raymond, *Les grandes métropoles du monde*, Masson et Armand Colin éditeurs, 1996, page 179

*contraire aux traditions françaises, mais considérée aux Etats-Unis comme la condition sine qua non du développement routier, l'affectation spécifique instaurée en France par le biais du FSIR signifiait que la France entrait véritablement dans l'ère automobile. Le lobby automobile français eut-il pour autant le pouvoir que l'on a prétendu (Sauvy A., 1968) <sup>683</sup> ? Rien n'est moins sûr. Il est plus vraisemblable qu'il servait d'amplificateur à des mouvements profonds de la société française" <sup>684</sup>.*

C'est en 1963 que le ministre des transports britannique reçoit de Colin Buchanan le rapport qu'il a commandé sur l'automobile dans la ville <sup>685</sup>. S'il reprend les problèmes causés par l'automobile dans les zones urbaines (pollution atmosphérique, bruit, accidents, embouteillages...), il n'en exclut pas l'usage puisqu'elle offre un avantage que ne peut conférer un système de transport collectif : celui d'une mobilité de porte-à-porte. Il propose des solutions de manière à limiter les zones de conflits entre l'automobile et la ville (et ses habitants). Dans les zones denses, la reconstitution d'une ville sur dalles permettrait une circulation motorisée au sol plus fluide. Ailleurs, une hiérarchisation des réseaux entre routes de dessertes (grands gabarits) et d'accès (à des zones d'habitat par exemple) permettrait, de canaliser les flux sur quelques axes, et de maintenir les zones résidentielles ou particulières (hôpitaux...) dans un environnement moins soumis aux nuisances de l'automobilité.

Il rejoint par-là la thèse de Le Corbusier auteur de la Charte d'Athènes en 1933 et publiée en 1942, dans laquelle il "*dresse d'abord un bilan des villes : densité excessive de la population, médiocres conditions d'habitat, insuffisance des surfaces destinées aux loisirs, mauvaise répartition des lieux de travail et de résidence, inadaptation des voies de circulation. Puis il propose des solutions : la prise en compte des lois d'hygiène (air, soleil, nature), la démolition des îlots insalubres, le développement des espaces verts à proximité de l'habitat, l'isolement des secteurs industriels sans trop les éloigner, la séparation des voies de circulation. La nouvelle cité doit être au service de l'individu et de la société dont les fonctions essentielles sont habiter, travailler, circuler, se récréer ; pour y parvenir, l'utilisation du sol urbain doit se faire selon des zones distinctes de manière à satisfaire ces différents besoins*" <sup>686</sup>.

Le rapport Buchanan largement diffusé en Europe correspond ainsi bien aux tendances de l'époque de ne pas rejeter le phénomène automobile et d'adapter raisonnablement la ville au nouveau mode. Il s'inscrit dans une réflexion plus large menée par des architectes et urbanistes sur les formes de la ville et les futurs de son évolution. Tout en rassurant les contradicteurs de l'automobile, il préconise un plan relativement équilibré en s'appuyant sur les capacités d'intervention des techniciens (équipements

<sup>683</sup> SAUVY Alfred, *Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968

<sup>684</sup> DUPUY Gabriel (1995-2), *op. cit.*, page 33

<sup>685</sup> BUCHANAN Colin D., *Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Her's Majesty Stationnary Office, London, 1963

<sup>686</sup> LABORDE Pierre, *op. cit.*, pp. 182-183

rouliers) et des politiques (locaux) dont il estime qu'ils sont les mieux placés pour faire que la voiture ait sa place en ville sans qu'elle en investisse tout l'espace public.

### 3.1.2.

#### LA VOIE DES GRANDS RESEAUX

---

La conception technique de l'autoroute, notamment les croisements à niveaux séparés, naît dans l'Italie mussolinienne, en 1923, sous la main de Puricelli, qui ouvre l'année suivante une *autostrada* entre Milano et Varese (83 km). Le nouveau régime fasciste qui entend s'affirmer comme un mouvement novateur, aide au développement de ce type d'infrastructure, dans le cadre de concessions (1923-1955). Entre 1925 et 1939, ce sont 482 km d'*autostrade* qui sont construites. Elles gardent toutefois un caractère local puisqu'elles relient, hors la liaison Milano – Turino, les banlieues suburbaines des grandes agglomérations à leurs centres.

En 1927, un réseau rapide à longue distance est dessiné afin d'unifier le territoire allemand par des réseaux de communication terrestres performants. C'est une fois encore la concession qui est choisie jusqu'en 1933. Adolf Hitler devenu chancelier accélère le processus de construction d'*autobahnen*. *"Ces autobahnen étaient en grande partie l'œuvre des jeunes Allemands soumis au Reichsarbeitsdienst, une demi-année de travail en chantier obligatoire avant le service militaire proprement dit. Il est clair qu'Hitler misait sur la valeur stratégique de ces voies de communication en cas de guerre. Cependant le reste du réseau routier était largement laissé à l'abandon"* <sup>687</sup>. En 1939, plus de 3 000 kilomètres d'*autobahnen* sont ouverts à la circulation motorisée.

Ce sont les régimes totalitaires qui forment donc les premiers réseaux autoroutiers européens selon des normes nationales. Ce n'est qu'en 1957 qu'une définition internationale de l'autoroute est définie par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) à Genève.

#### 3.1.2.1. LA TOILE AUTOROUTIERE LILLOISE

---

Longtemps, la France s'enorgueillit de ne pas avoir de réseau d'autoroutes : en 1945, il en existe moins de 80 km, autour de Paris. Mais à l'inverse de l'Allemagne, elle dispose d'un réseau de routes nationales et secondaires bien entretenues. Elle dispose en 1930 de 40 000 km de routes nationales et de 40 000 km de routes nationales secondaires, sans compter les 280 000 km de

---

<sup>687</sup> **TOURNIER Michel**, "Préface", in **LEYRIT Christian / LASSUS Bernard**, *Autoroute et Paysages*, les Editions Demi-Cercle, 1994, 195 pages, pp. 8-13 ; pp. 9-10

départementales. "Lorsque j'évoque la France en vivant à Tokyo [écrit Yoshio Nakamura], ce sont les routes françaises serpentant à travers champs qui me viennent à l'esprit (...). La France est le pays des belles routes. En ce pays, les routes nationales et départementales permettent de conduire vite et de surcroît sont belles. Posséder un tel patrimoine de routes et avoir en outre des autoroutes représente un luxe"<sup>688</sup>. Mais avec la période de croissance qui suit la guerre et l'accroissement du taux de motorisation, les nationales urbaines ne suffisent plus à absorber le flot de véhicules, d'autant que le transport de marchandises tend à quitter le réseau ferroviaire pour le réseau routier (développement des poids lourds).

**Figure n°94**  
**Extension kilométrique du réseau routier français de type autoroutier**

ANNEE	1954	1960	1965	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Ouverture par an (km)				190	258	176	397	302	404	523	584	308
Total (Kilomètres)	77	174	653		1 599	1 775	2 172	2 474	2 878	3 401	3 985	4 293
ANNEE	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1993
Ouverture par an (km)	311	292	392	464	154	206	204	245	112	163	126	
Total (Kilomètres)	4 604	4 896	5 251	5 715	5 869	6 075	6 279	6 524	6 636	6 799	6 925	8 640

**Sources** : Direction Départementale de l'Équipement du Département du Nord

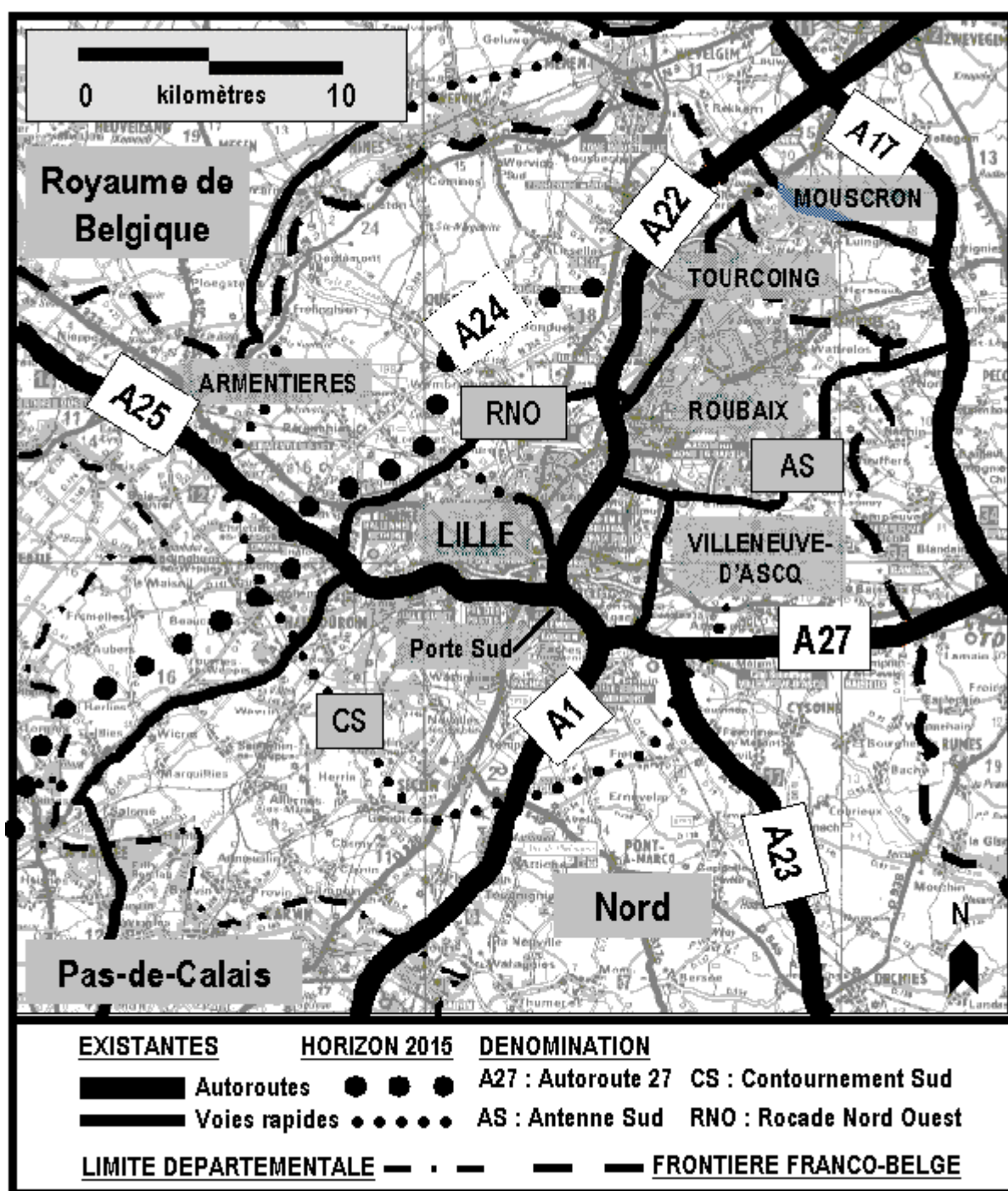
Un plan de construction autoroutier en étoile, - exacte reproduction viaire du réseau de chemin de fer -, est inscrit par l'Etat à la fin des années 1940. Le FSIR (1951) assure le financement des premières autoroutes. Les autoroutes dites de dégagement, au sortir des grandes villes, sont gratuites et réalisées en régie par l'Etat par l'intermédiaire du corps des ponts et chaussées. Dès 1955, il délègue la construction des autoroutes de liaisons (à grande distance) à des entreprises semi-publiques, contrôlées par la caisse des dépôts. En 1963, il crée la Caisse Nationale des Autoroutes, organisme de prêt spécialisé. A partir de 1970, pour accélérer le niveau d'équipement, l'Etat décide de concéder certains réseaux à des entreprises privées, dont le capital est détenu par des entrepreneurs de travaux publics et des établissements financiers : en 1977, 90% des ouvertures kilométriques dépendent de concessions privées. Car, "on s'aperçoit tout à coup que tout est bouché, aussi bien les routes et les autoroutes que les villes. Il y a des autos partout, dans les rues, au bord des rues, sur les trottoirs, sur les berges, dans les cours et même cachées dans les bois. (...) On fera 500 km d'autoroutes et 100 km de voies rapides urbaines par an. Le programme se réalise à peu près ; mais des flots de nouvelles voitures qu'on avait pas vues arrivent en trombe et tout se rebouche"<sup>689</sup>. L'analyse de Louis Pouey-Mounou (1986) surestime probablement la politique de construction, mais n'en reste pas moins réaliste sur le fait que les ouvertures autoroutières, si elles facilitent l'accès

<sup>688</sup> NAKAMURA Yoshio, "Les autoroutes au Japon - Le territoire national, un jardin de promenades", in LEYRIT Christian / LASSUS Bernard, *Autoroute et Paysages*, les Éditions Demi-Cercle, 1994, 195 pages, pp. 70-83 ; page 82

<sup>689</sup> POUET-MOUNOU Louis, *op. cit.*, pp. 60-61

automobile aux villes dans un premier temps, attirent bien vite de nouveaux trafics et de nouveaux véhicules, jusqu'à ce que les flux induits par le nouvel axe ne provoquent sa saturation aux heures de pointe.

Carte n°29  
Réseau de type autoroutier dans la métropole lilloise (2000)



Carte : Raynald INGELAERE (2000). Fond de carte : IGN (1/250 000)

Les premiers tronçons autoroutiers lillois sont inaugurés en 1954, entre la Porte Sud, et Ronchin, sur l'autoroute A1 (Lille-Paris), La Madeleine (périphérique est de Lille), et la Porte d'Arras, sur l'Autoroute A25 (Lille-Dunkerque). Le rythme des constructions s'emballa. L'A1 est

achevée. En 1966, l'A25 est ouverte jusqu'à Nieppe (au Nord-Ouest d'Armentières) et atteint finalement Dunkerque en 1972. L'A27, entre la Porte Sud et Tournai, ouvre la même année. L'A22 (Lille-Kortrijk) rejoint la frontière en 1974 et donne un accès à Bruxelles, en même temps qu'elle dessert le versant Nord-Est de l'agglomération. Il faut attendre la fin des années 1970 pour que débute la construction de l'A23, qui va donner son visage définitif au réseau de la métropole. Orchies est raccordée à Lille en 1978, avant Saint-Amand (1980) et Valenciennes (1981), déjà traversée depuis 1972 par l'A2 qui diverge de l'Autoroute du Nord pour se diriger vers Mons et Bruxelles. Au total, ce sont une centaine de kilomètres d'autoroutes, exempts de tout péage, qui sillonnent l'arrondissement de Lille et rayonnent au départ de la Porte Sud. De manière générale, les voies rapides urbaines, hors celles de Villeneuve-d'Ascq programmées lors de sa constitution en ville nouvelle (1967), font une apparition plus tardive dans le paysage de l'agglomération et sont pour la plupart terminées dans les années 1990.

### 3.1.2.2. LIAISON TRANSCANADIENNE ET AUTOROUTES URBAINES MONTREALAISES

---

Au début des années 1920, à l'instar des villes américaines, l'agglomération montréalaise n'échappe pas elle non plus à la progression de l'automobile qui commence à encombrer ses artères. Le gouvernement développe alors une stratégie de développement du réseau routier de la région, mais il ne conçoit pas cette extension en termes autoroutiers. Ce réseau ne peut être performant qu'en multipliant les connexions entre les îles et les rives du fleuve Saint-Laurent, par la construction ou l'ouverture à la circulation routière de ponts existants. *"A partir de 1920, la voirie devient l'une des grandes priorités de l'Etat, avec d'énormes budgets alloués à son développement et le droit de prendre en main les routes locales dans le but de structurer un réseau régional respectant des normes de qualité (...). Mais le développement de sérieux axes routiers en dehors de l'île de Montréal ne commence qu'à partir de 1923"* <sup>690</sup>. La Rive-Nord est reliée à l'île Jésus à Bois-des-Filions (1923), Dorion à l'Ouest de l'île de Montréal (1924-1925), puis Ahuntsic et Cartierville à l'île Jésus (1930), Montréal à Longueuil, par le célèbre Pont Jacques-Cartier (1930). L'Est de l'île de Montréal est relié à la Rive-Nord en 1939...

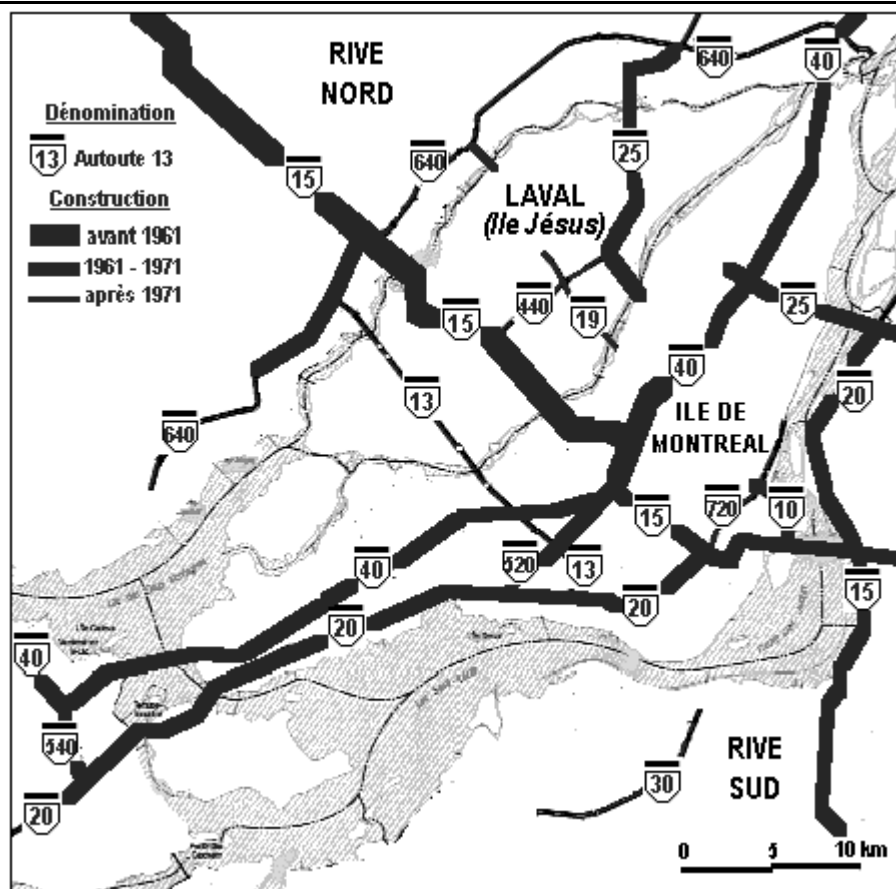
Après la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement fédéral canadien, s'il n'intervient pas au même titre que son homologue américain, participe tout de même au financement des nouvelles infrastructures autoroutières programmées par les provinces, dans le cadre de la réalisation de la transcanadienne. C'est ainsi que l'autoroute 40 qui traverse l'île de Montréal d'ouest en est, est construite entre 1960 (tronçon central) et 1969, reliant ainsi la métropole québécoise à la

---

<sup>690</sup> HANNA David B., *op. cit.*, pp. 28-29

capitale provinciale, mais aussi à Toronto. La transcanadienne est complétée par un programme autoroutier québécois qui irrigue, à partir des grands centres urbains, les régions périphériques. L'autoroute A15, dite des Laurentides, relie dès 1958-1959 Montréal, à l'île Jésus puis la Rive-Nord et Saint-Jérôme. Les années 1960 connaissent les investissements les plus importants jamais observés dans la région de Montréal en matière de construction autoroutière. "En fait, c'est durant cette décennie que la majorité des liens autoroutiers de la région furent mis en service, le point culminant coïncidant avec la tenue de l'exposition universelle de Montréal en 1967 : peut [sic] avant son inauguration, 260 kilomètres d'autoroutes avaient été complétés" <sup>691</sup>.

Carte n°30  
Construction autoroutière dans la région montréalaise



**Sources** : Ministère des Transports du Québec ; Hanna David B., *op. cit.*  
**Fond de Carte** : Ministère des Transports du Québec ; **Modifié** : Raynald INGELAERE (2000)

En 1962, le Pont Champlain ouvre au gabarit autoroutier, suivi en 1965 de l'ouverture de l'A20, entre Brossard et Longueuil, puis en 1966, entre LaSalle et Pointe-Claire, en 1967, entre Montréal et LaSalle, avant de rejoindre l'Ouest de l'île et l'A540. L'A520, ouverte en 1966 entre Dorval et Saint-Laurent, améliore non seulement l'accessibilité à l'aéroport de Dorval, mais assure le raccordement avec l'A40 et les autoroutes du Nord, avant que n'entre en service l'Autoroute Décarie (A13), semi-souterraine en 1967. La même année, l'A25 (Nord) ouvre entre le boulevard Pie IX

<sup>691</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995), *op. cit.*, page 40



(Montréal) et Terrebonne, et puis entre Anjou et la Rive-Sud, après le percement du pont-tunnel Louis Hyppolyte-Lafontaine. L'A640, qui longe la Rive-Nord de Saint-Joseph à Charlemagne est achevée en 1976, peu après l'Autoroute Chomedey (A13) qui joint Boisbriand à Lachine (A20), et l'A440 entre l'A15 et l'A25 sur le territoire de Laval, ouvertes en 1975. En 1977, le gouvernement du Québec, en proie à des difficultés financières, oppose un moratoire sur les autoroutes et gèle ses crédits. Le réseau est dense et sera ensuite peu modifié, sinon amélioré et entretenu.

Le recours à la construction autoroutière est commun aux deux agglomérations, si bien que les investissements se sont pour la majorité orientés vers le développement des transports individuels. Les réseaux routiers urbains connaissent en parallèle de profondes modifications pour faciliter la circulation automobile, la codifier, la fluidifier : multiplication de la signalisation verticale et horizontale ; élargissement des voies par empiètement sur les trottoirs ; stationnement latéral ; aménagement des carrefours ; développement des autoponts ou des mini-tunnels sur les axes majeurs ; multiplication des sens uniques, notamment dans les centres...

Les transports collectifs sont, jusqu'à la fin des années 1960 pour le moins, les parents pauvres de la politique des transports, mise sur pied par les gouvernements nationaux et urbains. Cette désaffection des pouvoirs publics pour les réseaux collectifs va engendrer une désaffection même des citoyens, un retournement de situation fatal aux transporteurs. De plus, la facilitation de l'accessibilité des centres des zones urbaines par des voies de type autoroutier, la forte croissance de la motorisation des ménages, vont entraîner la migration des habitants vers des zones périphériques de plus en plus éloignées et poser de nouveaux problèmes de dessertes aux transports collectifs.

### 3.2.

#### **AUTOMOBILITE ET DISPERSION DEMOGRAPHIQUE**

---

*"Même si l'automobile n'est pas seule responsable de la tendance à la déconcentration manifeste dans de nombreuses villes du monde occidental, elle l'a nettement renforcée et lui a donné des formes nouvelles jugées pernicieuses (urban sprawl, mitage). Cette question rejoint celle des limites de la ville. Dans l'histoire du fait urbain transparait le besoin d'une frontière définissant un dedans et un dehors. Que cette frontière eût une signification religieuse comme dans la Haute Antiquité (...); qu'elle séparât un groupe social d'un autre, qu'elle protégeât contre un ennemi civil ou militaire (muraille, enceinte, fortification), qu'elle fût circonscription territoriale, administrative ou fiscale (octrois), qu'elle symbolisât le cadre d'un développement spatial, dans tous les cas, la ville s'inscrivait dans des limites. (...)*

*Aujourd'hui la périurbanisation lointaine ne permet plus de fixer la ligne qui sépare la ville de la campagne. La notion de front d'urbanisation chère aux géographes a vécu*"<sup>692</sup>.

Les politiques françaises et canadiennes en matière d'habitat après-guerre reflètent bien les théories avancées par Le Corbusier qui ouvrent la voie d'un renouvellement du parc immobilier, suivant les notions de modernité et d'aération qu'il avait avancées. *"Development towards the periphery is driven by lower land prices and lower development costs. It is less costly to build on vacant land than to redevelop encumbered sites which requires the expenditure of resources to destroy existing physical assets and the loss of the assets as well. (...) Peripheral development is also permitted by the wide availability of motorised modes of passenger transport in the cities of both industrial and developing countries"*<sup>693</sup>. Ainsi, avec la liberté qu'offre l'automobile, les zones périphériques des pôles urbains deviennent la destination de populations de plus en plus nombreuses et désireuses de trouver dans ces zones nouvelles, un habitat plus conforme aux attentes d'une génération baignée dans une période de croissance économique. Apparaît alors *"une nouvelle forme de structure et de conception urbaines reposant sur le principe de possession universelle d'une automobile et caractérisées par la séparation d'activités "incompatibles" en utilisations larges et à vocation unique du sol, comme les lotissements résidentiels, les centres commerciaux, les "parcs" administratifs et les zones industrielles"*<sup>694</sup>.

Les périphéries deviennent un 'Eldorado' urbain accessible et convoité. Périurbanisation, suburbanisation, rurbanisation : trois termes qui traduisent dans l'espace les phases de dispersion des populations, leur étalement, autour des centres urbains. La qualification de territoire périurbain dépeint des formes d'urbanisation relativement anciennes, qui concerne spécialement les villes de première couronne des villes-centres. La contiguïté, la continuité du tissu bâti ne permet pas la distinction entre les limites administratives des municipalités, dont les densités sont toujours élevées (avec des minima de 1 000 habitants par km<sup>2</sup>). Il est un territoire désigné souvent par le terme générique de zone urbaine. Le territoire suburbain s'inscrit dans la continuité de la zone (péri-)urbaine. Il est créé progressivement par les populations, souvent de jeunes ménages, qui accédant à l'automobile, déplacent leur domicile à l'extérieures des zones denses, pour bénéficier d'un cadre moins contraignant et plus agréable à vivre. Il est par essence le premier territoire de l'automobilité. Il se compose principalement de villes petites et moyennes (moins de 10 000 habitants). Le territoire rurbain est caractérisé d'une part par son fort éloignement des centres urbains, et d'autre part par ses caractéristiques paysagères, - dominées par un cadre essentiellement rural -, et sociologiques, - majorité de personnes âgées ou en retraite -. Il est la

<sup>692</sup> DUPUY Gabriel (1995-2), *op. cit.*, page 11

<sup>693</sup> INGRAM Gregory K., "Patterns of Metropolitan Development : What have we learn ?", in *Urban Studies*, vol. 35, n°7, 1998, pp. 1019-1035 ; page 1022

<sup>694</sup> SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT, *op. cit.*, page 7

forme extrême de la suburbanisation. Cette rurbanisation est caractéristique notamment de pays comme la France, où la tradition agricole et les services en milieu rural, persistent beaucoup plus que dans d'autres pays occidentaux.

Les banlieues doivent aussi leur essor à une modification profonde des valeurs sociales, à un mouvement culturel relayé par les nouveaux "suburbanites" puis par les média télévisuels et de la presse écrite. Les nouvelles aspirations s'inscrivent surtout par opposition au fait urbain. Non que la zone suburbaine soit un domaine de non-ville, mais elle est perçue comme le reflet d'une société mobile et changeante, comme une manière inédite d'appréhender la vie en ville, par le rejet de l'exiguïté au profit de l'espace. Elle véhicule des leitmotifs d'individualisme et de liberté. *"The flourishing of myths and stereotypes (...) depends in part upon the availability of visible symbols. (...) A good part of the peculiar susceptibility of suburbia to the manufacture of myth probably lies in the fact that a large supply of visible symbols are ready at hand. Picture windows, patios, barbecues, power lawn mowers, the problems of commuting, and the armies of children manning their mechanized vehicles down the sidewalks are only secondary facts ; primarily there are symbols whose function is to evoke an image of [a suburban] way of life for the nonsuburban public"* <sup>695</sup>.

### 3.2.1

#### UNE PHASE DE DECONCENTRATION DEMOGRAPHIQUE

---

Au début des années 1940, et jusqu'à la construction des voies autoroutières qui ne constituent un véritable réseau de communication qu'à compter du début des années 1970, l'évasion des populations du centre vers les périphéries semble contrôlée et fortement dépendante des conditions d'accès à l'automobile et aux infrastructures routières. La concentration des emplois dans la zone urbaine, et plus particulièrement d'ailleurs dans les centres, pousse les candidats – migrants à s'installer dans des zones, qui quoique proches des centres constituent encore un "havre de paix", bien moins denses.

##### 3.2.1.1. LA DENSIFICATION DE LA ZONE CENTRALE MONTREALAISE

---

*"C'est une nouvelle réalité urbaine qui se met en place, où la ville semble se dissoudre dans la campagne : (...) en 1941, les deux-tiers de la population sont dans un rayon de six kilomètres autour du centre-ville [de Montréal], mais en 1961, c'est un cercle de 13 kilomètres de rayon*

---

<sup>695</sup> BERGER Bennet M., *Working-Class Suburb : a Study of Auto Workers in suburbia*, University of California Press, Berkeley (Ca), 1968, the Regents of the University of California, extrait de ATHERTON John, *Urban America*, Masson, Paris, 1973, 96 pages, page 79

qui contient la même fraction de population" <sup>696</sup>. Pour autant, la dispersion ne dépasse guère les limites de l'île de Montréal, excepté sur la partie sud de l'île Jésus accessible par les ponts anciens ou nouveaux, ou la Ville de Longueuil (Rive-Sud). Entre 1941 et 1971, la population de l'île de Montréal passe de 1,102 millions à 1,934 millions d'habitants, soit une croissance démographique d'un peu plus de 75%. La plupart des villes de l'île relativement peu denses en 1946, profitent largement de cette explosion démographique

### ***Le comblement des espaces de la Ville de Montréal***

---

Le poids relatif de la ville de Montréal perd 20 poids pour ne plus représenter en 1971 que 62% de la population de l'île, cependant que sa population augmente de plus de 200 000 habitants. Elle absorbe encore durant cette période plus du tiers de la croissance démographique. En effet, quoique la densité moyenne de la ville soit supérieure à 5 000 habitants au km<sup>2</sup>, il existe de fortes disparités entre ses quartiers : dans le centre historique au sud du Mont-Royal les densités sont élevées, a contrario des territoires que la ville a annexés tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, dominés par de vastes espaces disponibles. Les statistiques de logement du recensement de 1996, quoique tenant compte bien évidemment des destructions reconstructions de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, sont riches d'enseignements quant à la densification des quartiers.

Les quartiers anciens (du Sud-Ouest à Maisonneuve, jusqu'au plateau du Mont-Royal au Nord) ont un parc immobilier relativement ancien, puisque toujours composé au moins au tiers de logements construits avant 1946. Ils accueillent certes de nouvelles habitations, mais dans des proportions moindres que d'autres quartiers, du Nord par exemple. En effet, ces derniers, dans la partie centrale de l'île, vivent au rythme des implantations de résidences. Plus de 65% de l'immobilier de Côte-des-Neiges, Ahuntsic ou Saint-Michel (rattaché à Montréal en 1964), et plus de la moitié pour les quartiers restants (hors Pointe-aux-Trembles et Rivières-des-Prairies dont l'urbanisation est plus tardive), a été érigé entre 1946 et 1970. Le paysage de la ville se décline en "*maisons en rangées avec toits en pignon et lucarnes, maisons victoriennes avec des toits en fausse mansarde, maisons de briques en rangée, maisons à multiples logements superposés avec les balcons et les escaliers extérieurs*" <sup>697</sup>. Les bâtiments de plus de cinq étages sont rares <sup>698</sup>, moins tout de même que les unités pavillonnaires quasi inexistantes.


---

<sup>696</sup> FOGGIN Peter / MANZAGOL Claude, "De la Ville à la région urbaine", in MANZAGOL Claude / BRYANT Christopher R. (sous la direction de), *Montréal 2001, Visages et défis d'une métropole*, Les Presses de l'Université de Montréal, 1998, 356 pages, pp. 49-58 ; page 51

<sup>697</sup> MAROIS Claude, "Caractéristiques des changements du paysage urbain dans la ville de Montréal", in *Annales de Géographie*, n°548, XCVII<sup>e</sup> année, juillet-août 1989, pp. 385-402, page 390

<sup>698</sup> Environ un quart du parc de 1996, ceux-ci apparaissant plutôt vers la fin des années 1960.

**Figure n°95**  
**Logements par quartier à Montréal (1996), selon leur période de construction (%)**

LOCALISATION DES QUARTIERS DE MONTRÉAL 	AVANT	1946	1961	1971	1981	1991	TOTAL
	1946	1960	1970	1980	1990	1996	
01 Cartierville	5	26	31	16	19	3	100
02 Ahuntsic	11	42	23	9	14	1	100
03 Saint-Michel	8	47	31	8	4	2	100
04 Villeray	35	39	14	5	5	2	100
05 Petite-Patrie	47	29	13	5	4	2	100
06 Rosemont	25	40	15	6	12	2	100
07 Nouveau-Rosemont	5	30	28	22	13	2	100
08 Hochelaga-Maisonneuve	40	29	14	6	8	3	100
09 Mercier	13	36	26	10	12	3	100
10 Plateau Mont-Royal	52	18	14	9	5	2	100
11 Ville-Marie (a)	32	16	18	19	12	3	100
12 Côte-des-Neiges	21	46	20	7	5	1	100
13 Notre-Dame-de-Grâce	35	37	17	6	4	1	100
14 Sud-Ouest	37	26	10	8	16	3	100
15 Rivière-des-Prairies	1	6	6	19	57	11	100
16 Pointe-aux-Trembles	4	16	18	18	33	11	100
VILLE DE MONTRÉAL	26	31	18	10	12	3	100

(a) comprend le quartier des affaires qui a entraîné un rajeunissement important du cadre bâti

Sources : Statistiques Canada (recensement 1996) ; Carte : Ville de Montréal

**La naissance d'une véritable banlieue urbaine**

Les municipalités périphériques de la ville de Montréal, bénéficient au premier chef de la déconcentration des populations urbaines. Les municipalités de l'Est de l'île accueillent plus de 30 000 nouveaux habitants en trente ans, hors Montréal-Est dont une grande partie du territoire se compose d'une zone industrielle. A l'Ouest, la migration des populations est moins importante, notamment dans l'extrême ouest, mais la plupart des villes ont des taux de croissance records. En trente ans, Dollard, Anjou, Saint-Léonard, Côte-Saint-Luc, Pierrefonds, passent du statut de bourgs à celui de villes de plus de 20 000 habitants. Les densités municipales, pourtant, décroissent proportionnellement à la distanciation au centre-ville.

**Figure n °96**  
**Explosion démographique des villes de l'île de Montréal (1941-1971)**

	1941	1971
Roxboro	23	7 633
Dollard-des-Ormeaux	324	25 217
Anjou	340	33 886
Saint-Léonard	518	52 040
Beaconsfield	706	19 389
Côte-Saint-Luc	776	24 375
Pierrefonds	983	33 010
Dorval	2 710	20 471
Pointe-aux-Trembles	4 314	35 567
Pointe-Claire	4 536	27 303
LaSalle	4 651	72 912
Mont-Royal	4 888	21 561
Montréal-Nord	6 152	89 139
Saint-Laurent	7 393	62 955

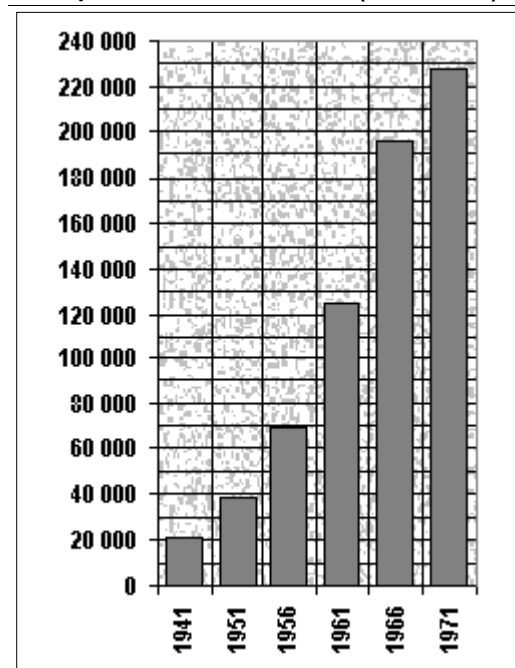
Sources : Statistiques Canada

Mais la diffusion de l'habitat ou du peuplement ne se cantonne pas strictement à l'île de Montréal. Elle commence à déborder plus largement sur ses franges Nord et Sud, s'affranchissant des frontières naturelles de la Rivière des Prairies et du fleuve Saint-Laurent. Il faut cependant attendre l'ouverture des liaisons autoroutières avec l'île de Montréal pour que l'expansion démographique atteigne son ampleur maximale.

L'île Jésus, au Nord-Est de l'île de Montréal, est un vaste territoire agricole 245 km<sup>2</sup>. En 1941, 21 621 habitants, sont répartis dans 18 unités administratives autonomes, dont seules quatre villes. La densité moyenne est inférieure à 90 habitants au kilomètre carré. Seules les berges sud de l'île avaient connu un réel développement de par la proximité de Montréal et l'arrivée du chemin de fer. En 1951, l'aire urbanisée s'étend le long des boulevards des Laurentides (Route régionale 335) et Curé-Labelle (Route nationale 117) qui débouchent sur les ponts Viau et Lachapelle inaugurés en 1930. La population de l'île est de 37 843 habitants en 1951 et de 69 410 habitants en 1956.

Associée à un taux de motorisation élevé, l'ouverture des axes de l'autoroute des Laurentides (A15) et de la Route 335, vers Sainte-Thérèse, accentue l'urbanisation de l'île Jésus et déborde même sur la Rive-Nord, mais dans une moindre mesure. La population double entre 1956 et 1961, puis entre 1961 et 1971, pour atteindre 228 000 habitants. L'ouverture de l'A25 entre 1966 et 1969, dans l'Ouest de l'île, quoiqu'elle puisse être considérée comme un facteur facilitant d'accessibilité ne va pas jouer un rôle primordial dans son urbanisation. Car, la création de la ville de Laval, en 1965, par fusion autoritaire des municipalités par le gouvernement provincial, va amener les pouvoirs politiques locaux à rationaliser les implantations résidentielles.

**Figure n°97**  
**Population de l'île Jésus (1941-1971)**



Sources : Statistiques Canada

En effet, "cette fusion (...) amène une meilleure planification qui permet de concentrer le développement des cinq municipalités de Chomedey, Laval-des-Rapides, Pont-Viau, Duvernay et Saint-Vincent-de-Paul"<sup>699</sup>. Pour autant, Ville de Laval, seconde ville de l'agglomération montréalaise, n'a qu'une densité de 930 habitants au km<sup>2</sup> en 1971, chiffre qui cache certes une réelle diversité de situation, entre les zones centrale et sud relativement peuplées, et les autres parties de l'île. Mais cette

<sup>699</sup> LANGLOIS Claude, *op. cit.*, page 223

densité s'explique aussi par le fait que la maison individuelle prend le pas sur toute autre forme de construction ; les maisons en rangées qui participent d'une certaine "Montréalité" de l'habitat sont quasiment absentes. Ainsi, Laval, plus que d'autres villes québécoises sûrement, devient l'archétype provincial de la banlieue - dortoir américaine : pavillon, garage et automobile.

Sur la Rive-Sud, cette fois, la ville de Longueuil, suit le même schéma d'étalement, bien que son habitat diffère de celui de Laval, pour préférer les immeubles d'appartements de moins de cinq étages (plus de 54% du parc de 1996), - disséminés autour du noyau villageois -, à l'habitat pavillonnaire (23%). Son parc avant 1946 reste modeste et se développe moins rapidement que celui de l'Île Jésus, car la ville n'est reliée à Montréal que par le pont Jacques Cartier. L'inauguration de l'autoroute A20 n'intervient qu'en 1965 mais ouvre la voie à une urbanisation, accélérée encore par celle de l'A25, et l'entrée en service du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, deux ans plus tard. C'est pourquoi la proportion du parc construit entre 1946 et 1960 a connu une ampleur moindre que dans les périodes subséquentes. En 1971, la population de la ville de Longueuil (fusionnée à celle de Jacques-Cartier en 1969) atteint 97 590 habitants, pour une densité moyenne de 2 300 hab. au km<sup>2</sup>.

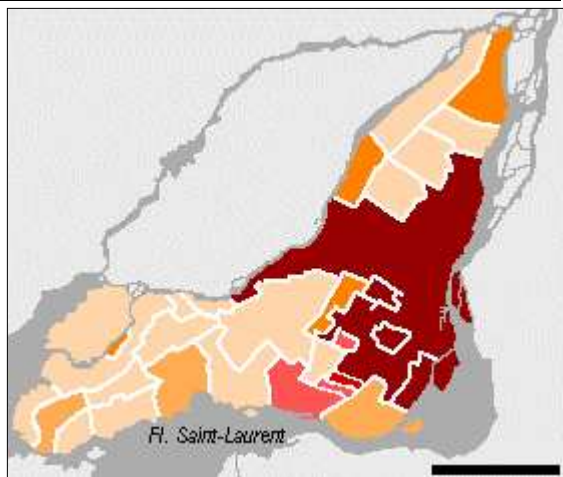
**Figure n°98**  
**Logements à Longueuil (1996),**  
**selon leur période de construction**

Période de construction	Valeur absolue	Valeur relative (%)
avant 1946	3 245	5,94%
1946 – 1960	8 995	16,48%
1961 – 1970	14 095	25,82%
1971 – 1980	15 730	28,82%
1981 – 1990	10 245	18,77%
1991 –1996	2 275	4,17%
<b>TOTAL</b>	<b>54 585</b>	<b>100,00%</b>

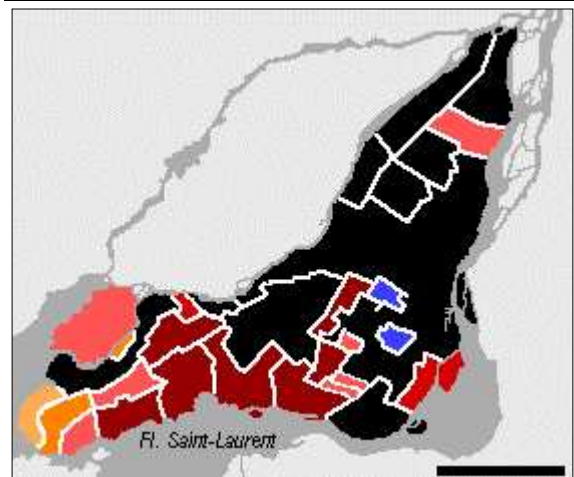
**Sources** : Statistiques Canada 1996

La carte des populations municipales de la région de Montréal, peut donner une fausse impression de la suburbanisation entre 1941 et 1971. Si les villes les plus peuplées (de plus de 20 000 habitants) en forment le cœur, les municipalités périphériques accueillent souvent plus de 5 000 habitants, parfois plus de 10 000, ce qui pourrait laisser suggérer une forte diffusion de la population dans l'espace. Cependant, nombre de ces municipalités sont étendues, et la carte des densités confirme, *a contrario* de celle des populations, que le schéma de suburbanisation dans l'agglomération de Montréal reste classique, puisque les valeurs démographiques, rapportée à la superficie, décroissent graduellement du centre vers la périphérie. Seules l'Île de Montréal, Laval, l'agglomération de Longueuil, et dans une moindre limite les municipalités de la Rive-Nord, proches de l'Autoroute des Laurentides bénéficient d'un accroissement de densité par rapport à 1946.

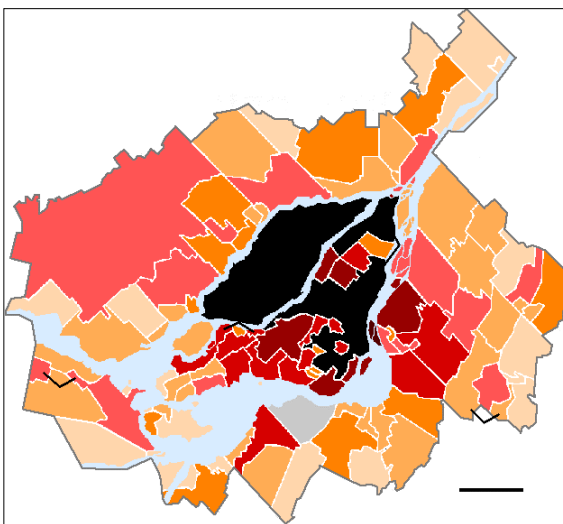
**Carte n°31**  
Densités de population  
dans l'île de Montréal en 1941



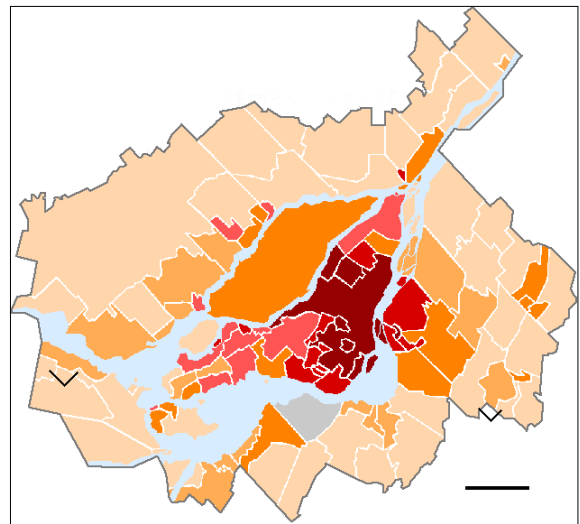
**Carte n°32**  
Croissance absolue de la population  
dans l'île de Montréal (1941-71)



**Carte n°33**  
Populations municipales  
dans la Région de Montréal en 1971



**Carte n°34**  
Densités de population dans la Région de  
Montréal en 1971



*Grille de lecture des cartes n°31 à 44, analyse démographique des régions de Lille et de Montréal :*

	Population (habitants)	Densité (habitants / km <sup>2</sup> )	Variation absolue (hab.)	
■	≥ à 100 000	■	≥ à 30 000	■
■	50 000 à 99 999	■	+ 10 000 à + 29 999	■
■	20 000 à 49 999	■	+ 5 000 à + 9 999	■
■	10 000 à 19 999	■	+ 2 000 à + 4 999	■
■	5 000 à 9 999	■	+ 1 000 à + 1 999	■
■	2 000 à 4 999	■	+ 500 à + 999	■
■	Inférieure à 2 000	■	+ 0 à + 499	■
■			- 1 à - 499	■
■			- 500 à - 999	■
■			- 1 000 à - 4 999	■
■			- 5 000 à - 24 999	■
■			Supérieure à - 25 000	■
■	Réserve indienne Kahnawake (Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent) (pas de données) (hors cartes 21-32)			

**NB :** Le marqueur d'échelle sur chacune des cartes représente 10km; **Sources :** Recensements de la population : Statistiques Canada (pour le Québec) et INSEE (pour la France); **Cartes :** INGELAERE Raynald (2001-2002)



### 3.2.1.2. UNE SUBURBANISATION LIMITEE A LILLE

---

La diffusion démographique de la population frappe aussi l'agglomération lilloise, mais celle-ci, à l'inverse de la situation dans la région de Montréal, obéit moins à l'initiative de promoteurs privés qu'à une réelle volonté politique de promouvoir la construction de nouvelles habitations. La pénurie de logements qui suit la Seconde Guerre n'est pas sans amener son lot d'incertitudes sur le devenir des pôles régionaux. *"Dans le début des années 1950, la très forte croissance urbaine, le doublement de la population prévisible dans un avenir proche, et un parc de logements très insuffisant ne paraissent trouver de solution que dans la planification. Aussi, des formules ont été inventées : normes sanitaires, règles de construction, limitations à la propriété privée, permis de construire (1955)"*<sup>700</sup>.

Dès 1947, dans la lignée des préceptes de Le Corbusier, les taudis des centres-villes sont peu à peu détruits, en même temps que l'Etat confie aux offices HLM (Habitat à Loyer Modéré) le soin de développer un habitat collectif accessible aux populations à faibles revenus. En 1954, la Société Centrale Immobilière de la Caisse des dépôts (SCIC), est chargée du financement avant que la procédure de ZUP (Zone à Urbaniser en Priorité), mise en place en 1958, ne définissent les contours des espaces à bâtir. La ZAD (Zone d'Aménagement Différé) vient en 1963 compléter les dispositions légales en matière de construction de logements, puisqu'elle donne aux municipalités, dans un espace déterminé et pour une période de quatorze ans, un droit de préemption sur les terrains à la vente. Les quartiers de la ville se spécialisent, les zones d'habitat et industrielles (décrétées en 1964) cohabitent désormais et se partagent le territoire dans une mosaïque théoriquement bornée. *"La Loi d'Orientation Foncière (LOF) du 30 décembre 1967 constitue le texte fondamental de la planification urbaine française : il reprend les dispositions antérieures les plus variées (normes d'urbanisme, création de réserves foncières, règles d'expropriation et des servitudes, procédure du lotissement, mesures d'ordre fiscal) et il innove en imposant des plans particuliers"*<sup>701</sup>. L'un d'eux, le Plan d'Occupation des Sols (POS), avalise l'affectation différenciée des sols et indique, pour dix ans, la tendance du développement de chaque municipalité, avec des objectifs de peuplement, des coefficients d'occupation du sol (COS), qui limitent déterminent les densités des constructions (sur la base d'un rapport entre les surfaces de plancher et l'aire du terrain), les zones industrielles ou artisanales, ou les zones non constructibles... Le second plan, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) propose à plus petite échelle (celle de la région urbaine), d'énoncer les grandes orientations des agglomérations en matière d'expansion démo-économique, d'implantation d'équipement,... Ainsi, dès la fin de la guerre,

---

<sup>700</sup> LABORDE Pierre, *op. cit.*, page 185

<sup>701</sup> LABORDE Pierre, *op. cit.*, page 185

l'expansion des villes est largement soumise à des règles qui vont peser sur les types, les zones de construction de logements. L'habitat prend ainsi deux formes originales : l'une basée sur la maison individuelle, l'autre déterminée par de grands ensembles collectifs.

Si en une trentaine d'années, la population de l'arrondissement croît de plus de 23%, la répartition de la croissance n'est pas de nature à remettre en cause le poids relatif de la zone urbaine, au contraire. Les villes-centres et la zone (péri-)urbaine, concentrent toujours les trois quarts de la population. Néanmoins, le poids relatif des villes-centres décroît proportionnellement à l'accroissement du poids du reste de la zone urbaine. La zone suburbaine, quoiqu'ayant un solde démographique positif peine, en 1968, à se maintenir au niveau de 1946.

**Figure n°99**  
**Evolution de la population dans l'arrondissement de Lille (1946-1968)**

	Population résidente				Poids de la zone dans l'arrondissement			
	1946	1954	1962	1968	1946	1954	1962	1968
<b>Lille-Roubaix-Tourcoing</b>	365 929	388 099	401 160	421 835	42,75%	42,36%	40,32%	39,97%
<b>zone (péri-)urbaine</b>	280 834	306 881	359 595	387 860	32,80%	33,50%	36,15%	36,76%
<b>zone suburbaine</b>	209 360	221 247	234 056	245 295	24,45%	24,15%	23,53%	23,25%
<b>TOTAL</b>	856 123	916 227	994 811	1 054 990	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

**Sources** : Annuaire du Nord Ravet Anceau et INSEE (recensement de la population)

### ***La recherche du confort dans la zone centrale***

La politique du logement menée dans l'agglomération lilloise a naturellement des incidences majeures sur l'implantation des populations et leur répartition. Le choix est toujours porté sur les zones urbaines, qui ont l'avantage de proposer un parc diversifié, *a proxima* des zones centrales, dont les atouts en matière économique (emplois), de culture ou de loisirs, l'emportent toujours sur les inconvénients liés aux fortes densités.

Le parc immobilier de Lille, de Roubaix et de Tourcoing évolue de manière radicale entre 1946 et 1967, notamment grâce à la construction de logements collectifs, - de "grands ensembles" de tours et de barres à appartements -, menée en périphérie de leurs municipalités, comme dans les quartiers Sud et Est de Lille, en bordure de rocade ou d'autoroutes, ou dans les zones Nord de Roubaix et de Tourcoing. Ces immeubles standardisés apparaissent comme modernes (cuisines, salle de bain, toilette) compte tenu de la vétusté du reste du parc et connaissent un franc succès notamment auprès des ménages qui ne possèdent pas d'automobile. Les trois villes-centres voient progresser leur population sur toute la période, même si elles ne connaissent pas toutes la même dynamique. En effet, c'est la ville de Tourcoing (98 714 habitants en 1968), avec une croissance de

29,75% de sa population (soit 22 600 habitants supplémentaires) qui tient la vedette à Lille <sup>702</sup> (208 800 habitants ; +10,55%, soit 20 000 hab.) et à Roubaix (114 321 habitants ; +13%, soit 13 300 hab.). Toutes trois, grâce à leur politique de développement de l'habitat, accaparent encore 28% de la croissance de l'arrondissement. Elles pâtissent, toutefois, de l'attrait renouvelé de la zone péri-centrale.

**Figure n°100**  
**Parc de logements par type à Lille, Roubaix et Tourcoing (1946-1967)**

▼ LOGEMENTS		LILLE		ROUBAIX		TOURCOING	
		Parc (1)	% du parc de 1967	Parc (1)	% du parc de 1967	Parc (1)	% du parc de 1967
avant 1949	En immeubles	19 917 (53%)	37,15%	2 317 (13%)	9,40%	1 392 (8%)	5,34%
	Individuels	15 189 (40%)	28,33%	14 478 (81%)	58,76%	16 207 (89%)	62,14%
	Autres	2 480 (7%)	4,63%	1 147 (6%)	4,66%	690 (4%)	2,65%
<b>Sous-total (1949)</b>		<b>37 586</b>	<b>70,10%</b>	<b>17 942</b>	<b>72,82%</b>	<b>18 289</b>	<b>70,13%</b>
1949-1967	En immeubles	12 674 (79%)	23,64%	4 952 (74%)	20,10%	4 321 (55%)	16,57%
	Individuels	2 881 (18%)	5,37%	1 637 (24%)	6,64%	3 358 (43%)	12,88%
	Autres	475 (3%)	0,89%	107 (2%)	0,43%	112 (1%)	0,43%
<b>Sous-total (1949-1967)</b>		<b>16 030</b>	<b>29,90%</b>	<b>6 696</b>	<b>27,18%</b>	<b>7 791</b>	<b>29,87%</b>
<b>TOTAL DU PARC (1967)</b>		<b>53 616</b>	<b>100,00%</b>	<b>24 638</b>	<b>100,00%</b>	<b>26 080</b>	<b>100,00%</b>
<i>Dont en immeubles</i>		<b>32 591</b>	<b>60,79%</b>	<b>7 269</b>	<b>29,50%</b>	<b>5 713</b>	<b>21,91%</b>

(1) Entre parenthèses : proportion de la catégorie de logement pour la ville et la période considérée (%)

**Sources** : INSEE, recensement général de la population, 1996

C'est en zone urbaine que la construction de logements, et la croissance démographique sont les plus fortes durant les "Trente Glorieuses" : 54% de la croissance de l'arrondissement, soit un peu plus de 100 000 nouveaux habitants. Le type d'habitat, qui penche plutôt en faveur d'un habitat individuel (pavillonnaire ou en rangées), est diversifié et répond à une demande relativement spécifique.

Bondues et Mouvaux, qui atteignent des taux respectifs de 97 et 85% de maisons individuelles, sont des cités parsemées de pavillons souvent cossus, ce qui s'entend par le fait que, avec Wasquehal, elles sont assimilées à la relative richesse de leurs habitants par rapport au reste de l'agglomération, jusqu'à être désignées, parfois ironiquement, comme le "secteur BMW".

Forest-sur-Marque, Leers, Sequedin et Toufflers dépassent, elles aussi, un pourcentage supérieur à 90%, expliqué surtout par une situation en marge de la zone urbaine. Ces villes ont su séduire les classes moyennes en proposant un habitat en parfait contre-pied de la politique des grandes villes. Fâches-Thumesnil, avec 84% de logements individuels, reflète peut-être mieux que d'autres la tendance à l'uniformisation, à la standardisation de l'habitat (facteurs majeurs des économies d'échelle liées à la construction), puisque les maisons en rangées, toutes copies exactes de leurs voisines, s'y égrainent sur des dizaines d'hectares.

<sup>702</sup> Y compris la ville d'Hellemmes, qui y est rattachée en 1975 par fusion-association

Mons-en-Baroeul, ou La Madeleine, font figurent de contre-exemples. Elles se caractérisent par l'importance de leur parc de logements en immeubles, plus important que celui des maisons individuelles. Mons, par exemple, a fait l'objet d'une vaste procédure de ZUP dans les années 1960 et a vu s'ériger sur son territoire des quartiers entiers de grands ensembles collectifs (tours et barres).

### ***Une suburbanisation "polarisée"***

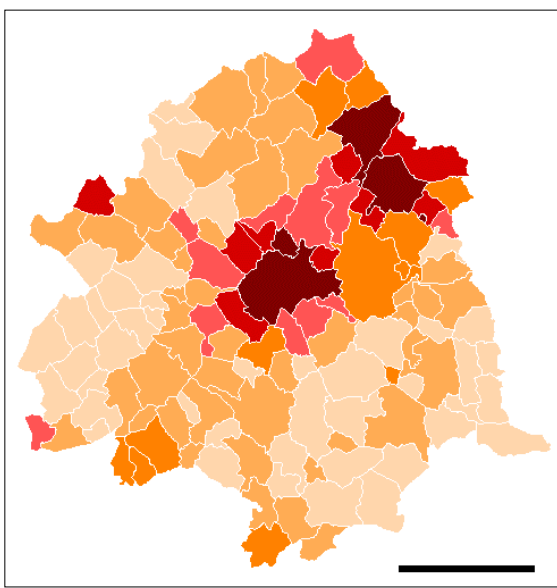
---

La suburbanisation de l'arrondissement de Lille apparaît entre 1946 et 1968, relativement polarisée. Ces deux termes peuvent en apparence sembler contradictoires puisqu'à celui de suburbanisation est souvent accolé celui de diffusion spatiale.

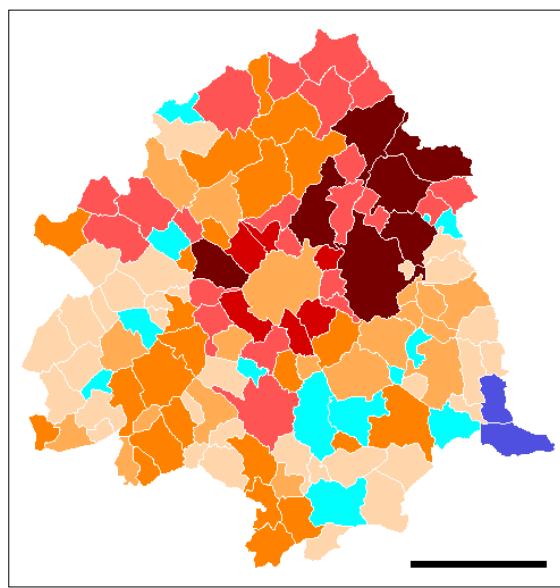
Sur 95 municipalités suburbaines, quatorze d'entre elles ont un solde démographique négatif, soit un total de – 1 331 habitants, ce qui somme toute reste modéré. Les 71 autres voient leur population augmenter de + 36 366 habitants. Toutefois dix villes suburbaines polarisent un peu plus de 43% de cet accroissement (+ 15 597 habitants). Elles sont toutes situées, à l'exception de Seclin, dans la vallée de la Lys : Armentières (+ 8% ; 24 500 hab. en 1968), La Chapelle-d'Armentières (+ 40%), Bousbecque (+ 44%), Comines (+ 41% ; 10 000 hab.), Halluin (+15% ; 15 000 hab.), Houplines (+ 30%), Neuville-en-Ferrain (+ 38%), Pérenchies (+ 23%), Roncq (+ 15%). L'implantation dans la vallée de la Lys n'est pas récente et elle a un passé industriel textile aussi ancien que celui de Lille ou Roubaix-Tourcoing. Sa densité (200 à 500 hab. au km<sup>2</sup> en 1946), sa proximité avec la zone urbaine, une accessibilité facilitée par l'ouverture de l'autoroute A25 jusqu'à Armentières (1966), la desserte ou la proximité des transports collectifs, en font un espace propice à la conquête suburbaine. Seclin, au sud, est traversée par l'autoroute A1 (Lille-Paris), dès 1954, et bénéficie d'implantations d'entreprises sur son territoire, ce qui renforce son attrait dans cette période de croissance économique.

Dans le reste de l'arrondissement, la croissance démographique se concentre sur quatre axes majeurs : au Sud-Ouest, le long de la RN 41 (vers La Bassée – Béthune), au Sud sur l'A1 (Seclin – Carvin), au Sud-Est, sur la future A23 (Lesquin-aéroport – Orchies), et à l'Est sur la future A27 (Baisieux - Tournai). Le long de ces axes, les communes relativement proches de la zone urbaine bénéficient d'une déconcentration de population ayant les moyens financiers de construire un pavillon en campagne. La partie Sud de l'arrondissement (La Bassée, Bauvin, Provin), à mi-chemin entre la zone urbaine lilloise et le bassin minier (Lens, Béthune), dont elles sont relativement plus proches, ressentent les effets d'une tendance à la déconcentration des deux agglomérations.

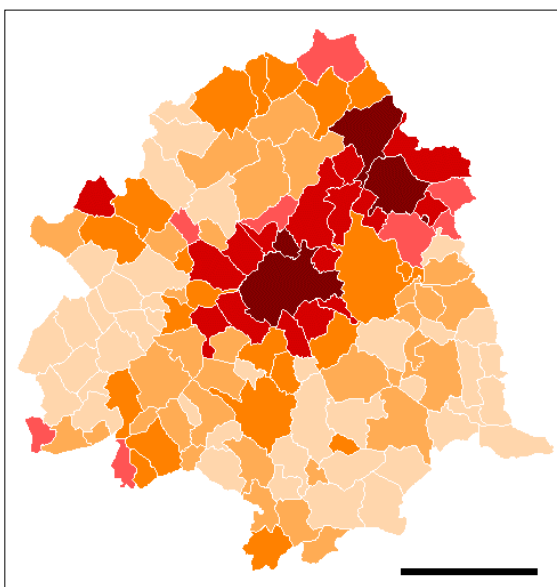
**Carte n°35**  
**Densités de population dans**  
**l'arrondissement de Lille en 1946**



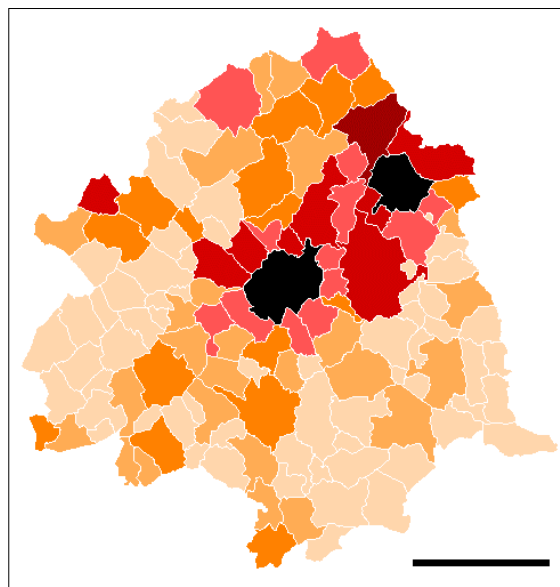
**Carte n°36**  
**Croissance absolue de la population**  
**dans l'arrondissement de Lille (1946-68)**



**Carte n°37**  
**Densités de population dans**  
**l'arrondissement de Lille en 1968**



**Carte n°38**  
**Populations municipales dans**  
**l'arrondissement de Lille en 1968**



**Cartes** : Raynald INGELAERE (2001) ; **Légende** : page 485

En 1968, la carte des densités de l'arrondissement de Lille ne montre pas, à l'instar de la région montréalaise, une dégression auréolaire des densités à partir du centre, mais plutôt une polarisation (déjà observée avec le chemin de fer au début du siècle), autour des axes de communication majeurs, tandis que les zones insterticielles restent déprimées (pertes démographiques) et toujours très peu denses.

### 3.2.2.

#### UNE PHASE DE DISPERSION DEMOGRAPHIQUE

---

Dès le début des années 1970, les zones urbanisées après-guerre, commencent à connaître des densités et des contraintes qui rappellent celle des zones urbaines. Le choix des populations se portent dès lors vers des destinations plus lointaines, suburbaines, voire même dans certains cas rurales, dont l'accessibilité est assurée, d'une part, par la complétion des réseaux autoroutiers à Montréal (moratoire gouvernemental de 1977) et des voies rapides urbaines dans l'agglomération lilloise, et d'autre part par la forte croissance du taux de motorisation (voire de multi-motorisation) des ménages. C'est réellement à partir de cette date que la dispersion des populations déjà constatée prend toute son ampleur.

Le système urbain de la région de Montréal reste monocentré autour de la ville de Montréal. Sa population augmente, entre le début des années 1970 et 2001, de 650 000 habitants (+24%), pour atteindre 3,36 millions habitants. La prise en compte d'un territoire, correspondant approximativement à l'aire d'attraction lilloise (soit comme pour Montréal, les zones situées à plus ou moins trente kilomètres de la ville-centre), aurait probablement été nécessaire : la population totale de l'aire métropolitaine lilloise compte approximativement trois millions d'habitants. Toutefois, le territoire qui en découle n'offre pas la même unité que celui de Montréal, du fait qu'il associe l'arrondissement de Lille (département du Nord), une partie du bassin minier (du Pas-de-Calais), et huit villes frontalières belges (réparties entre régions flamande et wallonne). Il peut ainsi être défini comme une nébuleuse urbaine polycentrée, dont chacun des secteurs est suffisamment indépendant pour être considéré en propre, ce même si des interrelations (mobilités quotidiennes notamment) induisent un phénomène sous-jacent de dépendance. L'INSEE d'ailleurs, dans la publication de ses statistiques démographiques, limite la zone lilloise à celle de son arrondissement, en distinguant les deux pôles que sont la capitale régionale, d'une part, et Roubaix-Tourcoing, d'autre part. L'analyse démographique se limitera, exclusivement donc, à l'arrondissement de Lille, dont la population croît de 120 000 habitants (+11%), pour 1,16 millions d'habitants, entre 1968 et 1999.

C'est à partir des années 1970 que les statistiques de population indiquent une certaine désurbanisation des zones urbaines centrales. *"Entre 1970 et 1980, dans la région montréalaise, la CUM voit sa population baisser de - 10,2%. On observe le même phénomène à New York (- 4,3%), à Bruxelles (- 7,2%) ou encore à Amsterdam (- 13,8%). Ces évolutions ont un effet dramatique sur le poids relatif des villes centrales par rapport à la périphérie. Alors que la croissance des banlieues éloignées et du périurbain apparaît normale dans un contexte de croissance*

démographique, elle devient plus problématique dans un contexte socio-économique où cette croissance se fait au détriment des villes centrales, ce qui peut conduire à une remise en question de la vitalité de ces dernières et créer des problèmes de gestion des villes centrales, plus anciennes. L'évolution du poids relatif de la population indique clairement la tendance à l'étalement de la population dans la plupart des villes comparées. (...) Les villes européennes que l'on perçoit souvent à tort comme ayant des traditions à la concentration urbaine n'échappent pas à la tendance" <sup>703</sup>.

**Figure n°101**  
**Evolution de la population dans la région de Montréal (1971-2001)**

		Rive-Nord (26 mun.)	MRC Laval (1 mun.)	CUM (28 mun.)	MRC Champlain (6 mun.)	Rive Sud (40 mun.)	Total (101 mun.)
population	1971	166 556	228 010	1 958 835	202 980	206 461	2 762 842
	1981	269 230	268 335	1 760 122	282 346	297 023	2 877 056
	1991	380 374	314 398	1 775 871	312 734	371 446	3 154 823
	2001	459 350	343 005	1 809 723	311 838	433 041	3 356 957
Croissance 1971-1981	Absolue	102 674	40 325	-198 713	79 366	90 562	114 214
	Relative	62%	18%	-10%	39%	44%	4%
Croissance 1981-1991	Absolue	111 144	46 063	15 749	30 388	74 423	277 767
	Relative	41%	17%	1%	11%	25%	10%
Croissance 1991-2001	Absolue	78 976	28 607	33 852	-896	61 595	202 134
	relative	21%	9%	2%	0%	17%	6%
Croissance 1971-2001	Absolue	292 794	114 995	-149 112	108 858	226 580	594 115
	Relative	176%	50%	-8%	54%	110%	22%

**NB** : RMRM (1996-2001), hors AR Saint-Jérôme ; nombre de municipalités au 31/12/2000. **Sources** : Statistiques Canada

**Figure n°102**  
**Evolution de la population dans L'arrondissement de Lille (1968-1999)**

		Lille- Hellemmes (1 mun.)	Roubaix (1 mun.)	Tourcoing (1 mun.)	Dorsale urbaine (27 mun.)	Zone suburbaine (95 mun.)	Total (125 mun.)
Population	1968	208 800	114 321	98 714	387 860	231 922	1 041 617
	1975	189 555	109 490	102 141	437 905	250 324	1 089 415
	1982	168 139	101 494	96 575	460 643	273 436	1 100 287
	1990	172 142	97 746	93 765	473 191	294 020	1 130 864
	1999	184 657	96 984	93 540	477 088	307 782	1 160 051
Croissance 1968-1975	Absolue	-19 245	-4 831	3 427	50 045	18 402	47 798
	Relative	-9%	-4%	3%	13%	8%	5%
Croissance 1975-1982	Absolue	-21 416	-7 996	-5 566	22 738	23 112	10 872
	Relative	-11%	-7%	-5%	5%	9%	1%
Croissance 1982-1999	Absolue	16 518	-4 510	-3 035	16 445	34 346	59 764
	Relative	10%	-4%	-3%	4%	13%	5%
Croissance 1968-1999	Absolue	-24 143	-17 337	-5 174	89 228	75 860	118 434
	Relative	-12%	-15%	-5%	23%	33%	11%

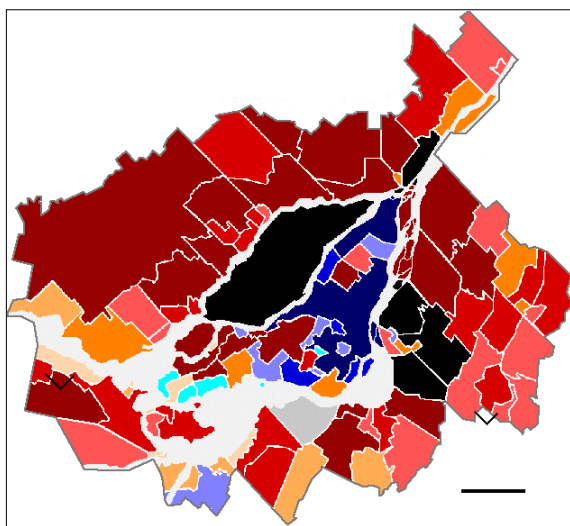
**Sources** : INSEE

Le cœur de l'île de Montréal atteint des seuils de population critiques. Les fortes densités qui caractérisent Montréal, mais aussi Verdun, LaSalle, Lachine, Outremont, Montréal-Nord, font que ces villes perdent toutes au moins quelques milliers d'habitants. La population montréalaise des quartiers

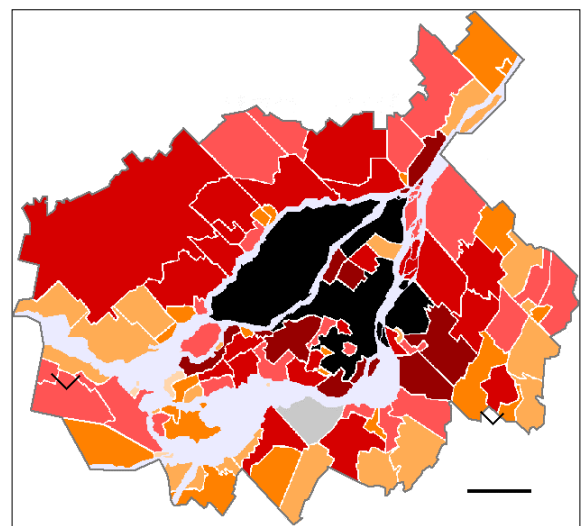
<sup>703</sup> BUSSIÈRE Yves / DALLAIRE Yves, *in op. cit.*, page 330

centraux chute sévèrement, alors que les quartiers du "bout-de-l'île", moins urbanisés la voient augmenter. Au total, entre 1971 et 1986, la Ville de Montréal perd 240 000 habitants et peine par la suite à se maintenir au-dessus de la barre du million de citoyens. Un scénario similaire touche l'agglomération lilloise. Les villes-centres accusent un recul démographique relativement important. Lille passe sous la barre du seuil des 200 000 habitants (- 13% sur la période), Roubaix sous celle des 100 000 (-15%). Tourcoing après avoir dépasser les 100 000 habitants en 1975, retrouve au tournant du siècle son niveau du milieu des années 1960 : - 5%, 93 000 habitants. Toutes trois réunies ne pèsent plus que pour 32% de la population de l'arrondissement, contre 40% trente ans plus tôt.

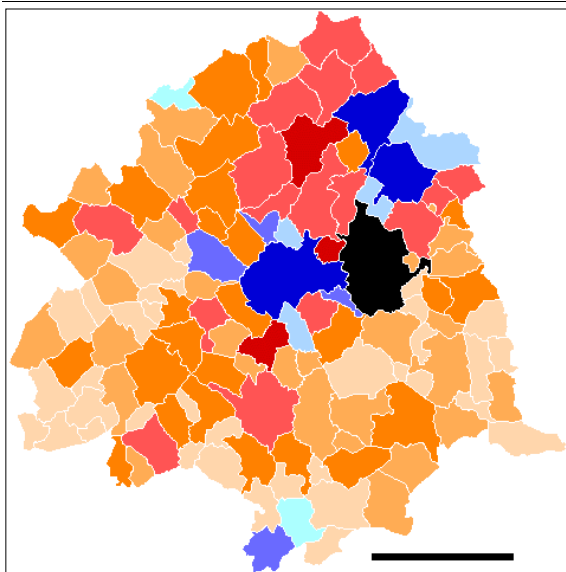
**Carte n°39**  
Croissance démographique  
dans la Région de Montréal (1971-2001)



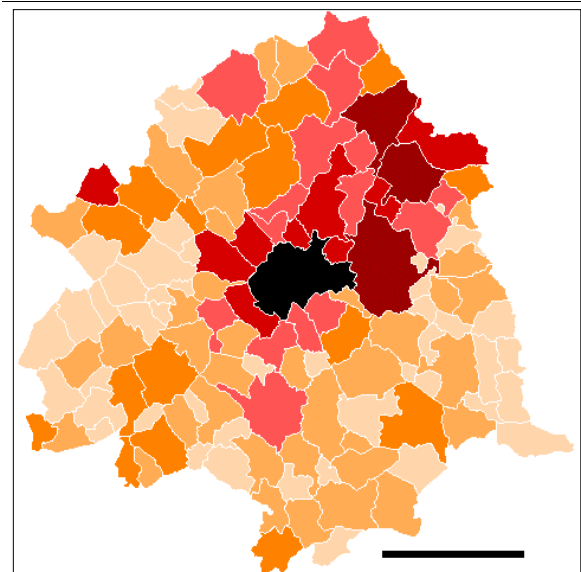
**Carte n°40**  
Populations municipales  
dans la région de Montréal en 2001



**Carte n°41**  
Croissance démographique dans  
l'arrondissement de Lille (1968-1999)



**Carte n°42**  
Populations municipales dans  
l'arrondissement de Lille en 1999

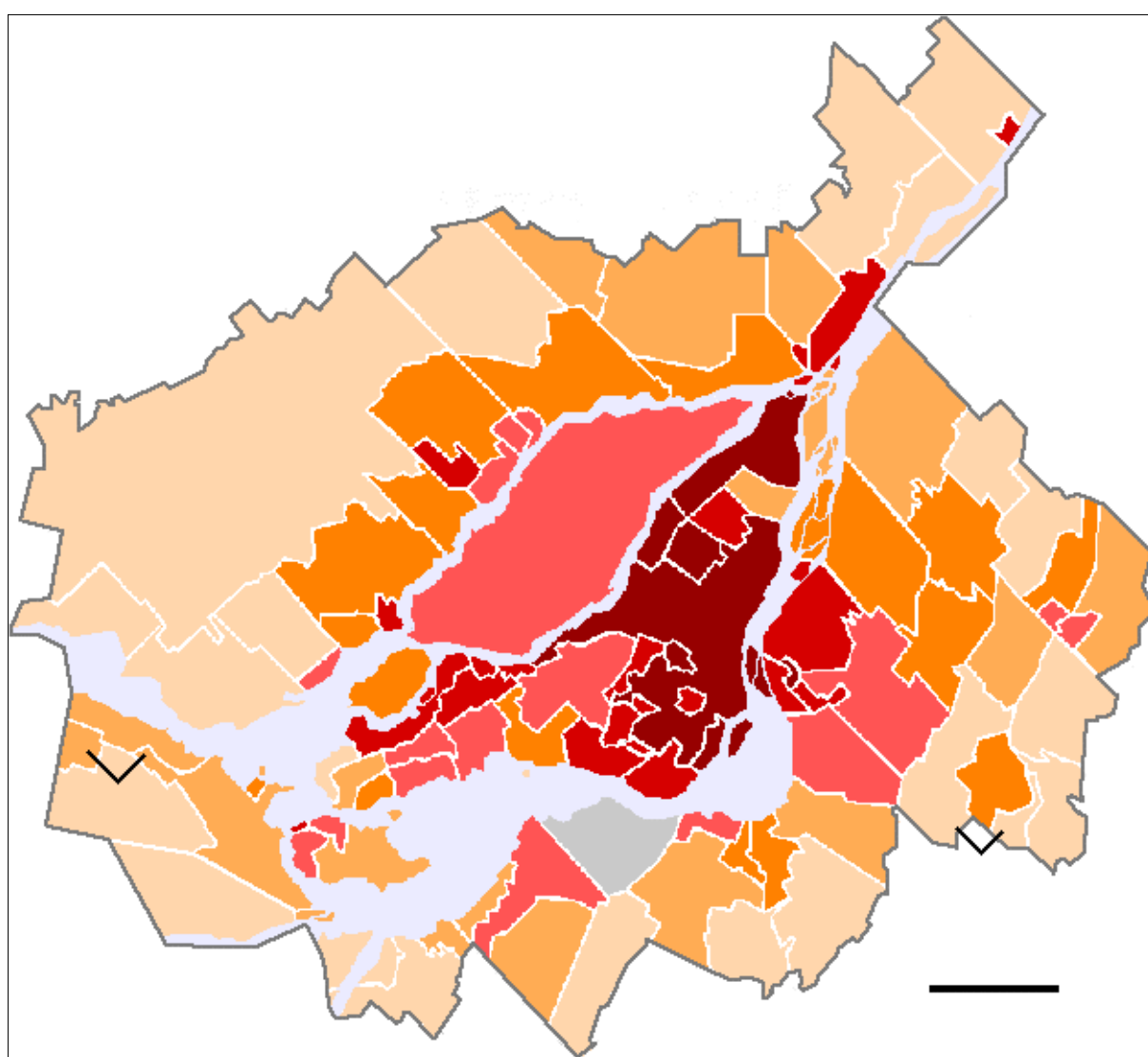


Cartes : Raynald INGELAERE (2002) ; Légende : p. 485



Les zones périurbaines de Lille et de Montréal (l'Ouest de l'Île de Montréal, Laval et la MRC Champlain) sont toujours des zones de destination privilégiées, mais leur croissance tend à s'amenuiser tout au long de la période, exception faite de Laval, dont le territoire largement agricole poursuit un développement pavillonnaire poussé, autour de l'autoroute A25, vers Terrebonne, notamment. La ville de Laval atteint 343 000 habitants (+ 50%), et la MRC Champlain, 312 000 habitants(+ 54%), dont 128 000 pour la ville de Longueuil. La dorsale urbaine lilloise croît de plus de + 80 000 habitants (+ 39 000 pour la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq), et son point relatif de + 4 points, pour atteindre 41% de la population de l'arrondissement.

**Carte n°43**  
**Densités de population dans la Région de Montréal en 2001**



**NB** : limites municipales au 31 décembre 2000 pour les cartes 39, 40 et 43 ; **Carte** : Raynald INGELAERE (2002)

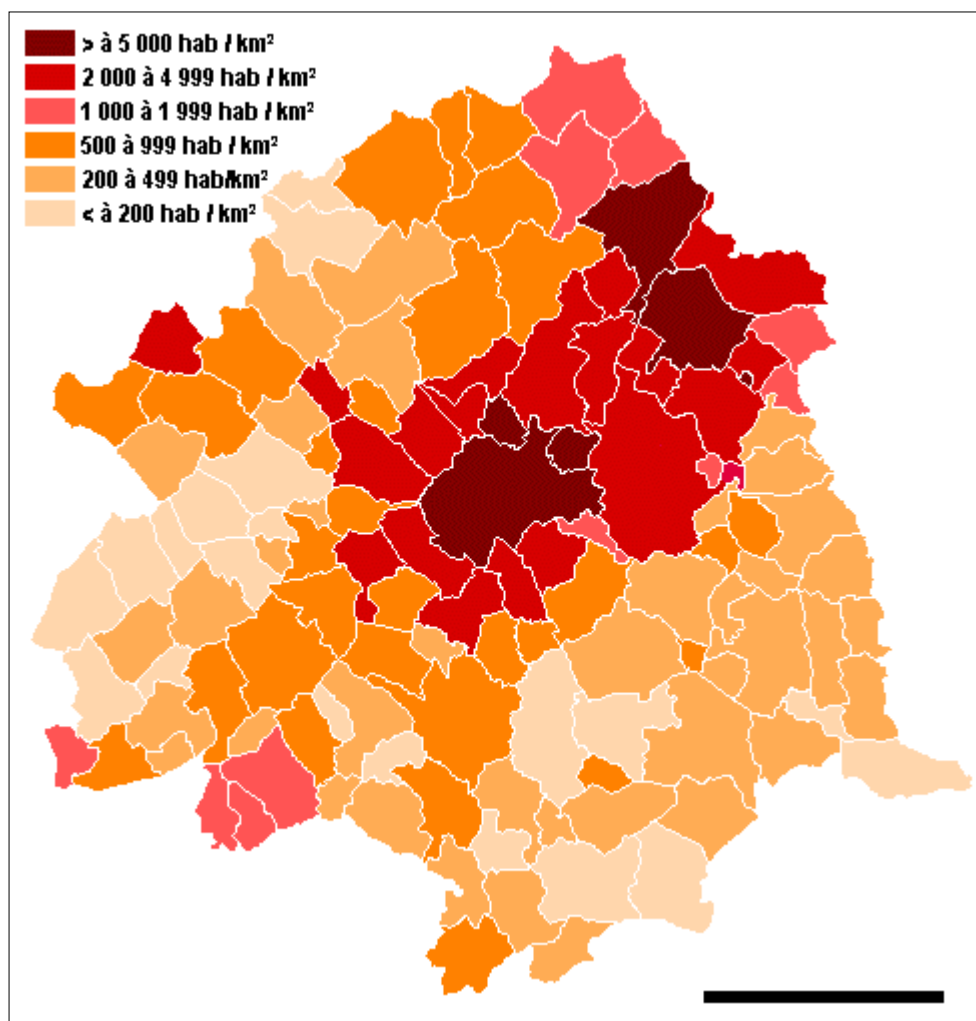
Les zones suburbaines sont celles qui sont les plus dynamiques. Les Rives Nord et Sud (amputée de la MRC Champlain) qui pesaient respectivement pour 6% et 7,5% de la population de la région de Montréal en 1971, en représentent chacune 13 à 14% en 2001 (soit environ 450 000

habitants). *"Le premier facteur d'accélération de l'étalement urbain dans la région métropolitaine est la philosophie du développement québécois. (...) C'est ainsi qu'en 1986, le gouvernement québécois a favorisé le dézonage agricole dans la région métropolitaine et les zones adjacentes en rendant à peu près inopérante sa propre loi de protection des sols agricoles. De plus, le plan régional de transport annoncé par Québec en 1988 accorde beaucoup d'importance à la reprise de la construction autoroutière dans le territoire métropolitain, (...) suspendu[e] entre 1976 et 1986. Ces deux politiques (...) envoient le même signal, à savoir que l'étalement urbain n'est plus considéré au Québec comme un processus économiquement dangereux mais comme une tendance soutenue par le marché, donc souhaitable, et qu'on doit même accompagner par des politiques de soutien. Un deuxième facteur relève de la conjoncture économique. Au tout début de la décennie 1980, de très hauts taux d'intérêt et la crise du pétrole, qui s'est traduite par une hausse très forte mais temporaire des prix du pétrole, ont fini par provoquer une importante récession en 1981-1982. Ces circonstances ont temporairement freiné la tendance de l'étalement urbain (...). Une fois cette conjoncture remplacée par son contraire en 1982 (...), les conditions économiques d'une reprise de la déconcentration des ménages à revenus moyens de la CUM vers les zones suburbaines étaient de nouveau réunies. Le troisième facteur (...) est d'ordre socio-démographique. Le vieillissement de la population se traduit par la croissance absolue et relative des groupes d'âge entre 30 et 50 ans, soit les "baby-boomers". Une partie importante de ces groupes d'âge, surtout quand ils font partie de la classe moyenne, tendent à préférer les banlieues des Couronnes comme lieu de résidence et à utiliser l'automobile pour leurs déplacements-travail vers la CUM "*<sup>704</sup>. L'autoroute 640, qui longe la Rive-Nord de part en part entre Charlemagne et Saint-Joseph-du-Lac, permet de se rendre "facilement" à l'île de Montréal puisqu'elle est raccordée aux autoroutes 13, 15 et 25 qui traversent Laval vers Montréal, ou à l'A40 (voie longitudinale de l'île de Montréal) au niveau de Lachenaie. Toutes les villes de la Rive-Nord possèdent d'ailleurs pour la plupart de vastes terrains à bâtir qu'elles s'empressent de lotir pour répondre à une demande croissante. Sur la Rive-Sud, les autoroutes A10 et A20 irriguent à partir de l'île de Montréal, le Nord-est et le Sud-Est du territoire, vers Mont-Saint-Hilaire et Chambly. Par ailleurs, le pont qui relie LaSalle aux municipalités du Sud-Ouest (Châteauguay, Saint-Constant...) procure une entrée directe au centre de Montréal par l'autoroute A20. L'A30 enfin, qui arrive par Varennes, contourne la MRC Champlain et se dirige au sud (elle croise l'A10 et l'A20) suit la courbe du fleuve Saint-Laurent. Outre l'évidente accessibilité de la Rive-Sud, le facteur de sur-urbanisation de la MRC Champlain entraîne un processus local de suburbanisation.

---

<sup>704</sup> LAMONDE Pierre (1992), *Etalement urbain dans la région montréalaise : mise à jour des tendances et comparaison intermétropolitaine 1960-1990*, INRS Urbanisation, Montréal, janvier 1992, 27 pages, pp. 4-5

Carte n°44  
Densités municipales dans l'arrondissement de Lille en 1999



Sources : INSEE ; Cartes : Raynald INGELAERE (2001)

La zone suburbaine de l'arrondissement de Lille abrite désormais 307 000 habitants (+ 33%) et voit son poids relatif progresser de 5 points : de 22 à 27% entre 1968 et 1999. Toutefois, la croissance démographique du secteur, *a contrario*, de la période précédente, ne se concentrent plus sur les seuls grands axes. La diffusion de la population sur l'ensemble de l'arrondissement s'avère beaucoup plus prégnante, même si la vallée de la Lys conserve un attrait supplémentaire par rapport aux autres secteurs. La partie Sud-Est (Pévèle et Mélançois autour de Pont-à-Marcq et de Cysoing) ne sont pas les plus dynamiques mais caractérisent assez bien une rurbanisation : sa population est composée principalement de cadres qui recherche un habitat pavillonnaire de qualité dans un environnement lâche. A l'inverse, la suburbanisation du Seclinois ou des Weppes, s'articulent autour de bourgs ou de petites et moyennes villes, et le mitage, s'il existe, est moins flagrant : développement de zones résidentielles en lotissements. Par ailleurs, si la proportion des ménages possédant un véhicule est similaire à celle de la zone urbaine, la multi-motorisation y est bien supérieure : la moyenne de la zone suburbaine évolue autour de 29%, les taux des pays de Weppes, du Pévèle, ou du Mélançois, dépassant les 31%.

**Figure n°103**  
**Motorisation des ménages dans l'arrondissement de Lille (1990)**  
**(nombre de voitures par logement occupé)**

	Aucune voiture		une voiture		2 voitures et plus		TOTAL
<b>LILLE</b>	33 102	44%	35 008	46%	7 231	10%	75 341
<b>ROUBAIX</b>	14 477	43%	15 395	46%	3 764	11%	33 636
<b>TOURCOING</b>	11 005	34%	16 875	52%	4 816	15%	32 696
<b>ZONE URBAINE</b>	42 288	25%	87 958	52%	38 915	23%	169 161
<b>ZONE SUBURBAINE</b>	21 901	21%	51 956	50%	30 101	29%	103 958
<b>TOTAL</b>	<b>122 773</b>	<b>30%</b>	<b>207 192</b>	<b>50%</b>	<b>84 827</b>	<b>20%</b>	<b>414 792</b>

Sources : INSEE, 1990

Comment, à la fin des années 1960, doit-on définir la ville ? Il n'est plus possible de considérer chacune des villes-centres sans faire référence à une zone urbanisée de plus en plus lâche entraînée par l'étalement conjugué des populations, de l'habitat et des activités économiques ; entraînée toujours plus loin par la construction d'infrastructures autoroutières, préférées à des solutions collectives de transport. Les modèles de croissance urbaine de *Burgess*, *Hoyt* ou *Harris et Ullman*, - modèles des zones, des secteurs ou des noyaux multiples<sup>705</sup> -, sont plus que jamais d'actualité. Le poids démographique relatif des centres de commandement s'effrite au profit principalement des zones péri-centrales. Lille et Montréal ne sont plus des villes au cœur d'une région rurale, mais plus, dorénavant, des îlots denses dans un océan urbain ou rurbain plus ou moins organisé.

Les fortes variations de populations contribuent à densifier quelque peu les zones suburbaines. Les densités inférieures à 200 habitants au km<sup>2</sup> ont tendances à disparaître dans la région lilloise tandis qu'elles ne constituent plus qu'un liseré aux marges de la région métropolitaine de recensement de Montréal. La dorsale urbaine lilloise garde des densités moyennes supérieures à celle de la zone centrale urbaine montréalaise, car son cadre bâti présente moins de maisons individuelles pavillonnaires qu'à Laval ou dans l'Ouest et l'Est de l'île de Montréal. La traversée de ses zones, le paysage urbain, confirment d'ailleurs ces chiffres. Si entre le Sud et le Nord de la dorsale lilloise, le cadre bâti est continu, dense, et formé, la plupart du temps de maisons en rangée (de deux ou trois étages en moyenne), sorti de la ville de Montréal (caractérisée par ses maisons en rangée), la ville de Laval, ou celle de Longueuil, proposent une succession de "blocs" d'habitations (de quatre à cinq étages) séparés par des espaces verts, ou encore dans certains cas des lotissements de maisons

<sup>705</sup> Pour E.W. Burgess (1926), la croissance urbaine (résidentielle et économique) est concentrique, articulée autour du centre des affaires, d'où rayonne les axes de transport ; Le modèle d'Homer Hoyt (1939) est une variante du modèle de Burgess. Il introduit le rôle des axes de transport comme facteur d'une rente de situation dont bénéficie des secteurs d'agglomération, qui accueillent tantôt des résidences, tantôt des zones industrielles et commerciales ; Le modèle de Harris et Ullman (1959), enfin, met l'accent sur une morphologie métropolitaine polynucléaire, les centres urbains, concurrents, étant réunis entre eux par des infrastructures de transports.

individuelles. Ailleurs, quelques pôles secondaires ont des densités supérieures à 1 000 habitants au km<sup>2</sup>, mais de manière générale les villes suburbaines oscillent entre 200 et 1 000 habitants au km<sup>2</sup>.

L'automobilité a entraîné en une cinquantaine d'années une modification profonde des paysages des zones métropolitaines de Lille et de Montréal. Les villes-centres et leurs périphéries périurbaines ont éclaté dans un rayon souvent supérieur à 20 kilomètres. La voiture, les voitures, ont induit de nouveaux comportements en matière d'habiter. Ce n'est pas seulement la morphologie des villes qui s'en est trouvée changée mais aussi la manière d'appréhender l'espace de la ville, ou de la "non-ville", - quoique ce terme soit exagéré puisqu'il se réfère à des formes très particulières de suburbanisation que ne connaissent ni Lille, ni Montréal (*a contrario* de Los Angeles) -, c'est aussi la manière de se déplacer.

La généralisation de la (multi-)motorisation des ménages fait du mode automobile le mode prééminent. Pour autant, l'automobile n'est pas un mode de déplacement universel puisqu'il existe une portion de la population qui n'a pas accès à ce moyen de transport de porte-à-porte : classes populaires, personnes âgées, ou pas en âge de conduire. Ces catégories sont dépendantes, captives, de moyens de transports collectifs, qui transitent d'arrêts en arrêts.

L'influence de l'automobile, la relative dispersion des populations sur un territoire de plus en plus vaste, posent plus que jamais la question des conditions d'exploitation de ces transports collectifs, ce dès que l'automobile a monopolisé l'espace de la voirie urbaine et suburbaine, dès le début des "Trente Glorieuses". Ces mêmes transports collectifs se réveillent aux lendemains du second conflit mondial, quasi impuissants face à la montée du transport individuel. Leur réseau n'est plus adapté à une demande qui évolue sans cesse et s'aperçoivent que la ville trouve, dans le transport individuel, un moyen de plus en plus commode de se passer des réseaux de tramways, notamment.

### 3.3.

#### AUTOMOBILITE ET TRANSPORT COLLECTIF

---

*"Quand dans les années 1920, l'automobile se répand en Europe, les réactions des différents pays sont différentes. Les Pays-Bas, la Suisse, l'Allemagne, la Suède s'efforcent de sauvegarder les droits des piétons et du cycliste. Ils conservent voire développent leurs transports collectifs, et conçoivent pour leurs villes des plans d'urbanisme structurés par les transports en commun. La position de la France est différente ; le pays se lance dans le tout-automobile et le tout-camion,"* <sup>706</sup>. L'autobus (à

---

<sup>706</sup> **POUEY-MOUNOU Louis**, *Les transports dans notre vie*, Chiron, Collection espace de Vie, Paris, 1986, 225 pages, pp. 55-56

essence) qui fait sont apparition au début du siècle dans les systèmes de transport en commun des grandes villes (Montréal en 1904, Paris l'année suivante), bénéficie de nouvelles améliorations à la fin des années 1920, dont l'enrobage des roues par des pneumatiques. *"Le tramway français se voit [dès lors] menacé par un rival dangereux (...). Le mauvais exemple vient de Paris, qui en 1928, condamne les tramways [le dernier est retiré de la circulation en mars 1937]. La province suivra oubliant que Paris bénéficie d'un réseau de métro. Les autorités dirigeantes, inconscientes des problèmes réels considèrent le tramway comme un gêneur, le rôle social du transport public est méconnu. On accuse bien vite les tramways d'entraver la circulation, on exige leur suppression, même de ceux qui circulent en site propre et n'ont jamais gêné personne ! Une violente campagne publicitaire financée par les multinationales pétrolières trouve un écho complaisant auprès du public français qui n'a pas perçu clairement le problème des transports en commun"* <sup>707</sup>.

Le Nord, sans doute influencé par son voisin belge, le tramway résiste tant bien que mal au transport individuel. Pour autant le taux de motorisation reste confiné à une partie étroite de la population et le transport en commun reste le vecteur principal de la mobilité intra-urbaine. Les lignes de tramways sont conservées voire prolongées. Certes, l'autobus est dans l'air du temps, mais les compagnies de l'agglomération lilloise rechignent à l'implanter à grande échelle. En 1931, les TELB envisagent la création de plusieurs lignes d'autobus qui viendraient en complément de leurs lignes de tramways sur les axes secondaires. Ils confient à leur filiale, la CGIT (Compagnie Générale Industrielle des Transports), la gestion de ces lignes. Cinq sont en service en 1935, entre Lille et, Lambersart, Lomme, Mons-en-Baroeul, Ronchin et Saint-André. L'ELRT, dans le même temps, est tout aussi réservée en la matière, - elle préfère la modernisation de ses tramways -, mais dispose en 1939 de quatre lignes que parcourent une cinquantaine d'autobus. Mais la Seconde Guerre Mondiale et le rationnement des carburants mettent un terme provisoire à l'expérience.

A Montréal, l'autobus, qui avait fait une première apparition entre 1904 et 1909 (*Montreal and South Shore Car*) entre La Rive-Sud et Montréal (avant d'être remplacé par un tramway), revient sur la scène des transports collectifs en 1919, quand la *Montreal Tramway Company* installe une ligne sur la rue Bridge, - dans le quadrilatère compris entre le canal Lachine, Ville de Lachine, le fleuve Saint-Laurent et le Vieux Port de Montréal. Traversée à de multiples endroits par les voies des compagnies ferroviaires, la construction d'une voie de tramway le long de l'axe s'avère difficile, tant techniquement que financièrement. La solution de l'autobus ouvre une petite brèche dans le tout-tramway. Ce n'est toutefois qu'en 1925 que l'autobus gagne ses galons, avec la création d'une division particulière au sein de la société.

---

<sup>707</sup> HODEN Claude (1979-2), "Les transports urbains dans le Nord de la France", in *Plein Nord, la Gazette de la région du Nord*, 24<sup>e</sup> année, n°4253bis, n° spécial 57, octobre - novembre 1979, pp. 24-27 ; page 25

**Figure n°104**  
**Achalandage de la *Montréal Tramways Company* (1925-1931) (Mode autobus)**

	Nombre d'autobus	Autobus-milles	Autobus-kilomètres	Voyageurs-payants	Voyageurs par kilomètre
1925	28	287 694	462 900	1 026 630	2,22
1926	57	1 543 632	2 483 704	5 370 475	2,16
1927	76	2 868 886	4 616 038	10 728 326	2,32
1928	92	3 716 843	5 980 400	14 150 625	2,37
1929	101	4 163 085	6 698 404	16 424 948	2,45
1930	121	4 559 274	7 335 872	18 050 923	2,46
1931	155	5 565 794	8 955 362	20 682 580	2,30

**D'après** : SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (STCUM) (2), *Histoire de l'autobus à Montréal, Les 80 ans de l'autobus : 1919-1999*, non publié, non paginé (site internet de la STCUM)

La *Montreal tramway Company*, et la Commission des Tramways de Montréal, ne voient encore dans l'autobus qu'un expédient, à l'essai, pour contrer la congestion qui s'installe au centre-ville. Même s'il commence timidement à remplacer des lignes de tramway, dès 1927, le réseau d'autobus est circonscrit aux banlieues éloignées (Lachine, LaSalle, quartiers Nord et Ouest de Montréal). En 1930, le trafic par autobus ne représente que 13,5% du kilométrage de la compagnie (les tramways parcourant plus de 47 millions de km) pour moins de 7,5% du trafic total (les tramways transportant plus de 227 millions de passagers). Par ailleurs, le rapport de productivité, passagers par kilomètre, est toujours largement en faveur du tramway : 4,82 contre 2,46 pour l'autobus. La crise des années 1930 gardera stable ce rapport de force, la traction électrique, restant préférée au diesel. Il n'est pas étonnant que la compagnie maintienne ses positions dans ce sens : d'une part, les fusions de 1911 l'ont mise à la tête de centrales électriques qui la rende quasi autosuffisante ; et d'autre part, elle est depuis 1924, devenue, filiale d'une société de portefeuilles dont l'activité principale est la production et la fourniture d'électricité... Une situation inverse à celle de Los Angeles, où l'industrie automobile fait main basse sur le transport en commun.

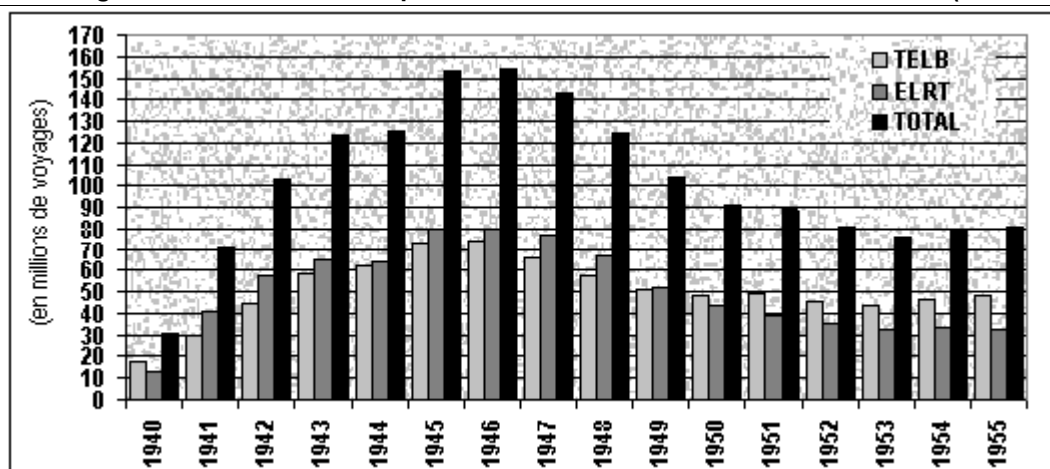
Mais au sortir de la guerre, la situation des transports en commun bascule. Les sociétés de transports privés doivent faire face à de nouvelles difficultés économiques. Les conditions d'exploitation se dégradent, et pour maintenir une certaine rentabilité des réseaux, les sociétés tentent d'intervenir sur les coûts et les ressources d'exploitation.

Pour réduire les charges d'exploitation, les sociétés tentent de réduire les fréquences de passage de leur lignes ou en délaissent quelques autres, mais elles sont soumises à des cahiers de charges des pouvoirs publics ce qui limite d'autant leur intervention dans ce domaine. Elles jouent ensuite sur les charges de personnel. Elles généralisent le concept de chauffeur-receveur, y compris dans les autobus ; expérimentent un sens unique de circulation des voyageurs dans leur véhicule : montée à l'avant, descente à l'arrière... Le troisième poste, enfin, concerne le matériel de transport. Les voitures

et motrices de tramway, principalement, ne sont plus remplacées, depuis souvent le milieu des années 1930, et, vieillissantes, les voitures deviennent inconfortables et les motrices, obsolètes. La seule alternative qui s'impose alors aux concessionnaires devient l'autobus, moins cher à l'unité, et qui bénéficie dans l'opinion publique d'une meilleure image que le tramway, accusé d'encombrer les artères urbaines et de freiner une circulation croissante. La flotte d'autobus de la MTC atteint 555 véhicules en 1951 alors qu'elle n'était que de 155 vingt ans plus tôt. A Lille, les TELB pensent dès décembre 1945 à moderniser leur réseau en substituant les trolleys aux tramways, solution finalement jugée trop onéreuse. C'est finalement l'autobus qui est choisi et fait l'objet dès 1947-1948 de l'achat de quelques unités. Ils ne sont pourtant encore qu'une vingtaine à sillonner quatre lignes en 1955. Les difficultés économiques de l'ELRT interdisent tout investissement majeur.

Le deuxième levier des sociétés est l'intervention sur les tarifs des voyages pour augmenter les recettes d'exploitation. L'exemple le plus probant concerne l'ELRT. L'augmentation de 25% des tarifs accordés par les pouvoirs concédants (les villes de Roubaix et Tourcoing et le Département du Nord) à l'ELRT, en 1944, ne suffit pas à compenser les conséquences économiques de la guerre, dont la hausse des salaires, des charges sociales... *"L'équilibre d'exploitation qui a pu se maintenir, sans interruption, pendant plus de 40 ans, se trouve alors compromis de façon grave et même irrémédiable. (...) Une correspondance de l'ELRT du 28 mai 1948 fixe le début des difficultés que vont avoir à résoudre, malgré le régime de la concession, en raison du risque d'arrêt de l'exploitation et du caractère social que représente le transport public"* <sup>708</sup>, les pouvoirs publics. Malgré deux nouvelles augmentations tarifaires de 1948 (pour un total de 56%, en deux majorations successives de 25%), les comptes sont déficitaires et se creusent encore les années suivantes.

**Figure n°105**  
**Achalandage des sociétés de transports collectifs dans la zone urbaine lilloise (1940-1955)**



Sources : MARCHAND Françoise / MARCHAND Philippe, *op. cit.*

<sup>708</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, page 82



Mais la stratégie des sociétés privées commence à se retourner contre elle car les usagers des transports collectifs commencent à les désertier. Le trafic de la MTC, stabilisé aux alentours de 400 millions de voyageurs annuels entre 1946 et 1949, diminue de 7% en 1950 (370 millions de voyages). L'évasion du trafic des TELB entre 1946 et 1950 est de 35%, pour se stabiliser à un niveau plancher moyen de 46 millions de passagers par an. Les augmentations tarifaires de l'ELRT, induisent pour une bonne part, une chute de trafic de 46% entre 1946 et 1950, - à 43,2 millions de voyages -, qui va se poursuivre par la suite.

Le transport collectif est indispensable et fragile. La ville est sensible aux soubresauts de son transport. Fluide il la soutient, congestionnant, il la paralyse. Il est dépassé par une ville tentaculaire qui ne suit plus son mouvement. Il peine à s'adapter. Il s'évertue à retenir sa clientèle. Il souffre d'une concurrence automobile acharnée. Il demande une attention particulière pour répondre à la crise financière qu'il traverse. Mais les trafics et les lignes des sociétés de transports sont organisées de façon à satisfaire au mieux les besoins des usagers et non en fonction de limites communales artificielles.

Et si les pouvoirs concédants s'inquiètent dès lors de la situation et vont commencer à percevoir les transports collectifs comme des instruments indispensables pour réguler les besoins de mobilités dans leurs villes et leurs agglomérations, si la notion de service public émerge alors du débat, c'est une ville aux multiples visages (dans ce sens qu'elle regroupe plusieurs unités administratives) qui va devoir en prendre les rênes, et va devoir s'organiser, pour ménager, arranger, planifier, subventionner et finalement décider du transport qu'elle souhaite. Ce n'est qu'au prix de la collaboration que la ville, soudain, va faire le transport.

### 3.3.1.

#### **LA MUNICIPALISATION DES TRANSPORTS MONTREALAIS**

---

Pour sortir d'une situation complexe (vétusté du matériel, congestion des axes de transports...), la MTC soumet, en 1944, un rapport pour la construction d'un métro, de trois lignes totalisant 13 kilomètres.

En 1949, la Commission d'étude des problèmes de circulation et du transport de Montréal, mise sur pied la même année, remet ses conclusions au conseil municipal de Montréal. Elle propose d'une part la construction du boulevard métropolitain, abandonné durant la crise des années 1930, et "*recommande à la Ville de Montréal de demander les pouvoirs nécessaires au gouvernement du*

Québec pour créer une commission publique de transport chargée de construire et d'exploiter" <sup>709</sup> un métropolitain d'environ 24 kilomètres et qui se substituerait au réseau de tramway, sans faire mention à quelconque moment de la compagnie privée.

De son côté, la Commission des Tramways de Montréal (de 1918) joue son rôle de contrôle sur la société concessionnaire et pose la question de la véracité des documents financiers fournis chaque année par la *Montréal Tramways Company* et transmet une plainte au tribunal d'arbitrage.

Attaquée de toute part, la Compagnie des Tramways de Montréal sent venir sa fin. Non seulement son trafic voyageur est en recul mais les conclusions du tribunal émettent, en 1950, un avis favorable à la municipalisation du transport collectif de Montréal, arguant que la Compagnie des Tramways ne remplit plus les conditions nécessaires à l'exploitation optimum du réseau et qu'aucune société privée n'aura les fonds propres pour réaliser les programmes de réorganisation annoncés par les pouvoirs publics (dont le métropolitain). L'agglomération montréalaise, s'apprête, avant l'heure, à créer son réseau de transport public.

### 3.1.3.1. LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL (CTM)

---

Le rejet de plus en plus général de la compagnie privée, ses mauvais résultats, la baisse de qualité du service, et les suspicions des autorités judiciaires, poussent la ville de Montréal à agir. Le 24 août 1950, le Conseil de la ville adopte un règlement créant la Commission de Transport de Montréal (CTM) qui n'entre effectivement en fonction qu'à l'été 1951, avec le rachat des parts de la *Montreal Tramways Company*. Une nouvelle ère du transport débute. De transport urbain, le réseau montréalais devient transport public.

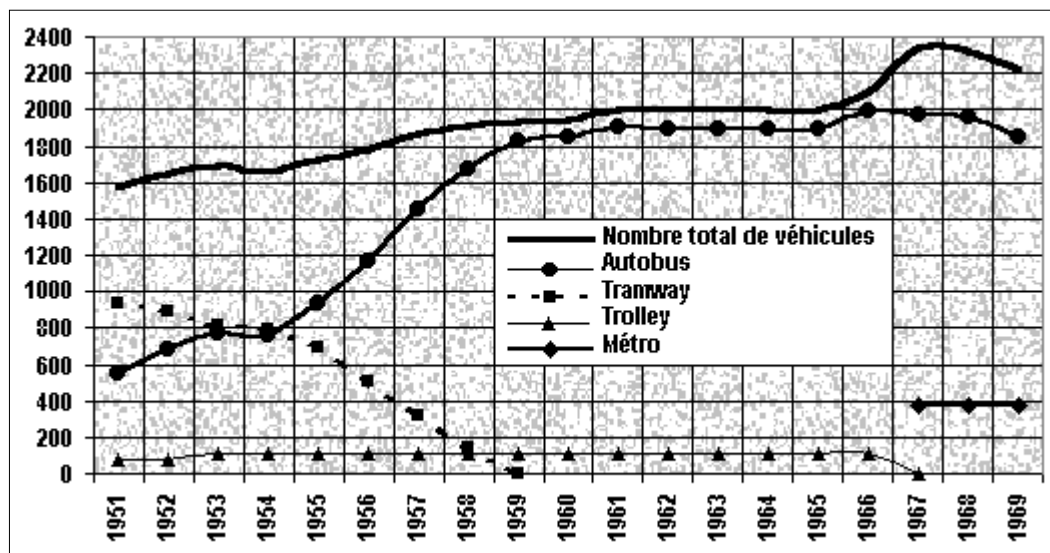
La CTM est de fait de juridiction municipale. Quoique son périmètre d'action soit intermunicipal, et corresponde approximativement à celui de la Commission Métropolitaine de Montréal de 1921, le gouvernement du Québec n'a pas jugé opportun d'intégrer le transport collectif comme compétence à la structure existante, pas plus qu'à la Corporation de Montréal Métropolitain, mise sur pied en 1959. L'espace d'intervention de la CTM, s'étend à son origine à Côte-Saint-Luc, Hampstead, Lachine, LaSalle, Montréal, Montréal-Est, Montréal-Nord, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Outremont, Pointe-aux-trembles, Saint-Laurent, Saint-Pierre, Verdun, Westmount et sur la Rive-Sud, Longueuil.

---

<sup>709</sup> SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (STCUM) (3), *Histoire de la mise en place du métro, 1910-1966*, non publié, non paginé (site internet de la STCUM)

Saint-Jean-de-Dieu (1963), Saraguay (1964), Rivière-des-Prairies (1966), Saint-Michel (1968), annexées par Montréal, Saint-Léonard (1963), et Anjou (1966), rejoignent ensuite la CTM et seront desservies par extension de lignes de bus existantes ou création de nouvelles lignes.

Figure n°106  
Evolution du nombre de véhicules de la CTM, par mode (1951-1969)



Sources : Rapports annuels de la Commission de Transport de Montréal (1951-1969)

La CTM, est dirigée par un Président-Directeur-Général, nommé par le gouvernement, et deux commissaires. La première mission à laquelle s'attelle la Commission tient dans un état des lieux des matériels roulant et des infrastructures de transport. "Les premières années de la CTM virent un effort concentré de modernisation On abandonna les tramways trop encombrants pour les remplacer par des autobus dont le fonctionnement plus souple répondait mieux aux difficultés quotidiennes de circulation"<sup>710</sup>. Les quelque 1 000 voitures de tramways sont remplacées progressivement entre 1951 et 1959, pendant que la CTM et acquiert 1 330 nouveaux autobus, entre 1951 et 1958. "L'hallali du tramway retentit le 30 août [1959] (...). Ainsi s'achève l'histoire montréalaise de ce mode de transport arrivé (...) 98 ans auparavant, dans l'enthousiasme de la population d'alors"<sup>711</sup>. Le rapport annuel de la CTM de 1966, acte ensuite de la détermination de la CTM à homogénéiser ses services de surface, en n'employant plus que des véhicules motorisés, à l'instar de la plupart des grandes agglomérations américaines. Les trolleybus, en circulation dans quelques avenues de la métropole depuis 1937, sont finalement retirés de la circulation en 1967. Mais si l'autobus est un mode palliatif convenable sur terrain plat, il trouve des limites techniques dès lors qu'il doit emprunter

<sup>710</sup> COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1970), rapport annuel 1970, page 30 (1950-1970, 20 ans d'histoire)

<sup>711</sup> SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (STCUM) (3), op. cit.

les voies qui chemine autour du Mont Royal, car la pente réduit sa vitesse commerciale approximativement à l'allure d'un piéton.

Aucune des villes de l'Ouest de l'Île de Montréal ne rejoint la CTM. Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, Roxboro, Sainte-Geneviève, Kirkland, Beaconsfield, Baie-d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue, dont la majorité de la population est souvent anglophone, refuse d'adhérer à une commission dominée par Montréal, de peur d'être tributaire ou dépendante d'une équipe municipale qui ne cache pas avoir comme ambition politique l'annexion toutes les municipalités de l'Île. En outre, les ménages de la zone, souvent plus riches que dans le centre ou l'Est, ont par ailleurs un besoin de transport collectif moindre puisqu'ils disposent souvent d'automobiles. Nonobstant, ces villes, dès 1967, décideront l'adjudication du transport collectif, aux risques et périls, à deux sociétés privées, dont la principale est le Métropolitain Provincial. C'est aussi la décision de prendre la Ville de Laval, sillonnées par trois compagnies sur lesquelles elle n'a que peu de pouvoir. Longueuil, si elle est desservie pour partie par la MTC (dont la ligne 4), dispose aussi avec les communes voisines d'une compagnie de transport collectif : la *Chambly Transport Inc.*.

### 3.1.3.2. UN METROPOLITAIN POUR MONTREAL

---

Même si la Commission décide de remiser tramways et trolleys, elle n'abandonne toutefois pas l'idée de la traction électrique, mais elle propose d'aborder le problème sous un autre angle. L'encombrement des rues se fait de plus en plus pressant et il semble difficile d'augmenter beaucoup plus encore le nombre d'autobus. Une des solutions consisterait, à l'instar de grandes villes Mondiales (Boston, New York, Paris...) de transférer, en sous-sol, une partie du trafic de surface.

Alors que la Ville de Toronto ouvre sa première ligne de métropolitain (1954), la CTM dépose à l'hôtel de ville de Montréal une étude de mille pages, énième d'une série commencée dans les années 1920, qui préconise la construction d'une ligne de métro, pour un coût estimé à 117 millions de dollars. Les administrations successives des maires de Montréal, Camilien Houde <sup>712</sup>, Jean Drapeau (1954-1957) et Sato Fournier (1957-1960), laissent lettre morte la proposition de la Commission.

Toutefois, le retour de Jean Drapeau aux commandes de la ville en 1960, s'il sonne le glas des relations avec la banlieue, devait bénéficier aux transports publics, celui-ci ayant fait campagne sur la construction d'un métropolitain. Dès son entrée en fonction, l'administration Drapeau

---

<sup>712</sup> Camilien Houde est maire de Montréal : 1928-1932 ; 1934-1936 ; 1938-1940 ; puis finalement 1944-1954

entreprind de l'examen du tracé de la ou des lignes du futur métro de Montréal. C'est finalement en novembre 1961, que le conseil municipal vote finalement des crédits s'élevant à 132 millions de dollars destinés à établir 16 kilomètres de voies souterraines dont le schéma pourrait se confondre avec un projet publié dans un journal en 1924. *"Les plans initiaux prévoient la construction de trois lignes de métro : Une première traversant Montréal du nord au sud ; une seconde traversant d'ouest en est le centre-ville ; une troisième qui incorporerait le service de banlieue des chemins de fer nationaux depuis la gare centrale jusqu'à la Gare centrale jusqu'à Cartierville via le tunnel du Mont royal, et qui desservirait Outremont, Mont-Royal et Saint-Laurent. Toutefois, ce n'est pas la CTM qui est chargée de construire le métro mais la ville de Montréal. Les municipalités de banlieue auraient voulu bénéficier d'un droit de regard sur le tracé des voies de métro qui les traversent. Le gouvernement provincial ne retient pas cette demande et opte plutôt en faveur d'un contrôle total de la ville de Montréal (...). Néanmoins, les pouvoirs d'expropriation de Montréal sont limités à ses seules frontières et elle devra passer par les autorités municipales concernées pour exproprier les banlieues. La ville de Montréal n'est pas satisfaite de cette restriction car elle voulait annexer ces territoires. Sa réplique est immédiate : le 6 août 1963, la ligne 3 fait l'objet d'un abandon temporaire, qui deviendra vite définitif"* 713.

Alors que Montréal apprend qu'elle sera l'hôte de l'exposition universelle de 1967, la décision est prise de prolonger les lignes du réseau décidé en 1961 et l'aménagement de la ligne 4 reliant Montréal à Longueuil (Rive-Sud), via le parc urbain de l'île Sainte-Hélène.

Finalement, la CTM, qui par délégation de la Ville de Montréal a obtenu de suivre les travaux et d'exploiter le métro, inaugure, en octobre 1966, un réseau, plus tard qualifié "d'initial" de 26 kilomètres répartis sur trois lignes. *"La ligne no 1 (ou est-ouest), parallèle à la rue Sainte-Catherine, a été aménagée sous le boulevard Maisonneuve (...). Elle a son point de départ quelque peu à l'ouest de l'avenue Atwater et elle s'arrête un peu au-delà des rues Frontenac et Ontario. Dix stations s'échelonnent le long de ses 4,3 milles [6,92 km]. La ligne no 2 (ou nord-sud) parallèle à la rue Saint Denis, chemine sous la rue Berri, [du boulevard Henri Bourassa] jusqu'au parc Viger où elle s'incurve en direction ouest pour atteindre les abords de la gare Windsor (...). [sur] une longueur de 8,6 milles [13,84 km]. Quinze stations y donnent accès"* 714. La ligne 4 est ouverte le 1<sup>er</sup> avril de l'année suivante, et arpenté quelque 3 milles (4,83 km), entre Montréal et Longueuil sous le fleuve Saint-Laurent.

713 DIVAY Georges / COLLIN Jean-Pierre, *op. cit.*, pp. 46-47

714 COMMISSION DES TRANSPORTS DE MONTREAL, *rapport annuel 1966-1967*, 1967, page 8

Figure n°107  
Evolution du réseau du métropolitain montréalais (1966 – 2000)



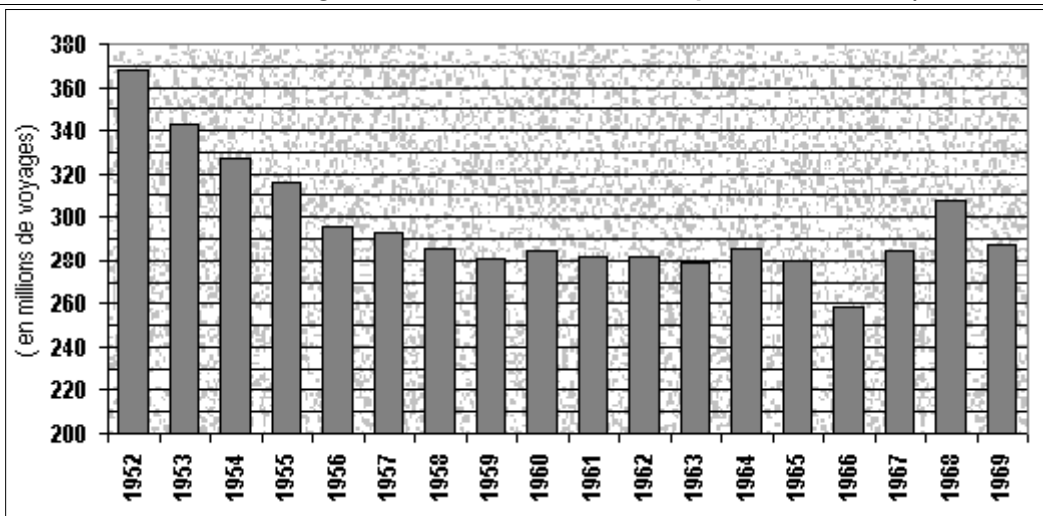
Réalisation : Raynald INGELAERE (2000) sur la base de données STCUM

### 3.1.3.3. CTM ET RESULTATS D'EXPLOITATION

La municipalisation des transports montréalais, si elle est une tentative pour redresser la fréquentation des transports collectifs en même temps que de moderniser les véhicules, n'aboutit pourtant pas aux résultats escomptés. Certes, de lourds investissements ont été réalisés du fait de la substitution des autobus aux tramways, mais la fréquentation décroît de plus de d'un quart entre 1951 et 1958, pour se stabiliser ensuite jusqu'au milieu des années 1960, autour de 280 millions de voyages par an. Le nombre cumulé des kilomètres – voitures des différents modes est ramené de 10% environ entre 1952 et 1958, pour se stabiliser ensuite autour de 76 millions par an. Tandis que la part du kilométrage réalisé par le tramway décroît, celle de l'autobus croît dans les mêmes proportions. Le nombre de voyages par kilomètre, supérieur à 4 jusqu'en 1955, se maintient ensuite à 3,7.

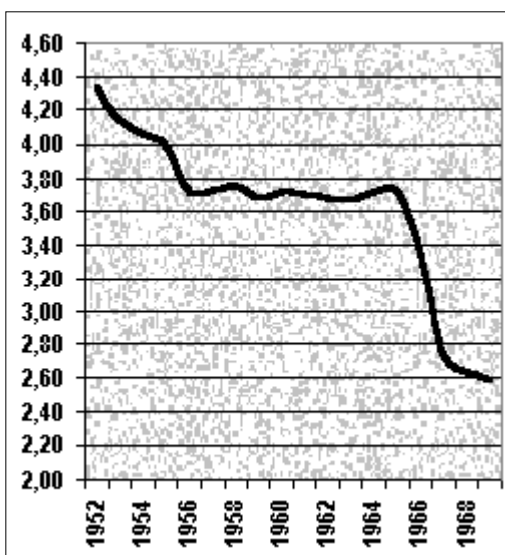
L'ouverture du métropolitain en 1966 a plusieurs conséquences. L'offre de kilomètre s'élève à plus de 100 millions dès 1967, en prévision de l'exposition universelle ; celle des bus reste stable, autour de 77 millions, soit environ 70% du total. L'accueil de l' "Expo 67" stimule pour un temps l'achalandage de la CTM s'élève à plus de 300 millions de voyages, mais l'effet n'est qu'éphémère et retombe dès 1969 au niveau moyen des années 1960. Le nombre de voyage par kilomètre, compte tenu des variations observées connaît une rupture en 1966 et va ensuite descendre à un niveau moyen de 2,5 – 2,6 dès 1969.

**Figure n°108**  
Evolution de l'achalandage de la Commission de Transport de Montréal (1952-1969)



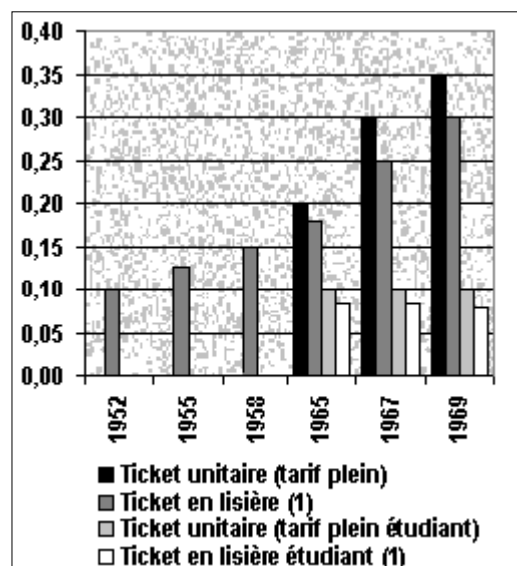
**NB** : Données corrigées en 1965 : à compter de 1965, la date de fin d'exercice de la CTM est fixé sur celle de la Ville de Montréal, soit au 1<sup>er</sup> avril. Dès 1966, le nombre des voyage d'une année n est ainsi le résultat de l'achalandage entre le 1<sup>er</sup> avril de l'année n-1 et le 30 mars de l'année n. A compter de 1970, le rapport annuel retrouve le rythme des années civiles (1<sup>er</sup> janvier – 31 décembre). **Sources** : Rapports annuels de la CTM, et STCUM

**Figure n°109**  
Nombre de passagers par kilomètre de la CTM (1952-1969)



Sources : CTM

**Figure n°110**  
Evolution des Tarifs de la CTM (1952-1969) (en can\$)



(1) rapporté au coût unitaire. Sources : CTM

Pour éviter que les villes membres de la CTM n'aient à supporter des charges de déficits trop importants, l'évolution des tarifs usagers évoluent de manière à couvrir les dépenses d'exploitation et d'investissement de la Commission. De 10¢ le voyage en 1952, le coût du ticket (en lisière) évolue de plus de 6,5% par an pour atteindre 30¢ en 1969. En 1965, la modulation tarifaire et les avantages accordés à certaines catégories d'usagers, les étudiants en l'occurrence, ouvrent de nouvelles perspectives, mais ne sont pas à la source ni de hausses de trafic ni de recettes importantes. Il est vrai que les tarifs étudiants sont peu élevés, le coût du ticket restant stable à 8¢ (en lisière) et 10¢ (plein tarif). En fait, le rapport financier de l'année 1966-1967, indique que le bilan est déficitaire, de 2,09 millions de can\$ et que la somme devra selon la loi constitutive de la Commission être partagée entre les communes desservies. Dès lors, comme dans les autres pays développés, les transports urbains montréalais vont être largement subventionnés.

### 3.3.2.

#### LILLE : UNE AGGLOMERATION, TROIS STRUCTURES DE TRANSPORT

---

*"En France, dans toutes les agglomérations urbaines de province, les années 1960 ont été marquées par une progression spectaculaire de la circulation automobile. Partout, presque en même moment, vers 1964-1965, le trafic des réseaux de transports collectifs accusait de fortes baisses, malgré une croissance démographique soutenue et une mobilité accrue des populations. C'est l'époque où l'on estimait, jusqu'au plus haut de l'Etat, que les villes devaient faire un saut décisif dans la modernité et s'adapter à l'automobile. La liberté qu'offrait le recours systématique à l'automobile pour les déplacements quotidiens et les nouvelles conditions de production de la maison individuelle ont alors joué un rôle décisif dans la recomposition des espaces urbanisés : tandis que dans les vieux centres villes, rénovés ou réhabilités, les activités tertiaires utilisaient les surfaces autrefois destinées au logement, en périphérie, les nouvelles banlieues pavillonnaires pouvaient progresser sans contrainte, de plus en plus indifférentes à la configuration des réseaux de transports collectifs. Ces derniers, confrontés à de redoutables problèmes d'équilibre financier, semblaient destinés à transporter surtout des populations "captives" qui, pour de multiples raisons, ne pouvaient (encore ?) se déplacer en automobile dans la ville. A quelques exceptions près (Lille, Marseille, Saint-Etienne), les vieux tramways, accusés de gêner la circulation des voitures individuelles, avaient été abandonnés dans la décennie précédente et remplacés par des autobus, dont la vitesse commerciale pâtissait de l'engorgement croissant de la voirie" <sup>715</sup>.*

---

<sup>715</sup> MARCONIS Robert (1997), *in op. cit.*, page 130



### 3.3.2.1. LA REORGANISATION DU RESEAU LILLOIS

---

En juin 1955, alors que doit intervenir le renouvellement de concession, 91% du trafic est encore assuré par le tramway. A la surprise générale, Les TELB annoncent qu'ils désirent ne pas poursuivre l'exploitation du réseau lillois et présentent comme candidate la CGIT (Compagnie Générale Industrielle des Transports) qui s'était illustrée avant guerre avec l'implantation de lignes d'autobus. Parallèlement, *"le 17 mai 1954, le CONSEIL GENERAL est saisi d'un vœu rappelant que la ville de LILLE est seule dotée du pouvoir concédant, mais que les populations des communes de banlieue, soit 230 000 habitants, n'en utilisent pas moins massivement les moyens de transport et que ces Villes de banlieue, tant au point de vue du trafic que des recettes procurées à la compagnie par les usagers, représentent un poids au moins égal à celui de la Ville de LILLE"*<sup>716</sup>. Les villes de banlieue veulent participer plus directement aux décisions prises en matière de transport en commun.

#### *Transformation juridique et spatiale du pouvoir concédant*

---

Le 31 décembre 1955, les véhicules et infrastructures de transport des TELB deviennent propriété de la ville de Lille. Toutefois, les discussions sur les conditions de gestion des transports en commun ne sont toujours pas arrivées à leur terme et les TELB acceptent une prolongation de leur mandat pour assurer la continuité du service jusqu'au 31 décembre 1957, tout en confirmant la CGIT (Compagnie Générale Industrielle de Transport), comme successeur.

En mai 1956, le Conseil général du Nord qui collabore déjà à l'exploitation du Mongy avec Roubaix et Tourcoing émet un avis favorable à la participation du Département à une éventuelle structure de gestion. Les villes de la couronne lilloise ne sont pas attentistes. Dix-huit<sup>717</sup> s'associent, en septembre 1956, dans un syndicat intercommunal à vocation unique, dit des transports de la région lilloise. L'objet du syndicat est d'ailleurs modifié en décembre de la même année afin que les villes puissent participer de manière formelle aux études qui ont été lancées en vue de déterminer le rôle et les apports financiers de chacune des parties. La modification statutaire lui permet par ailleurs d'intégrer un syndicat mixte, chargé de l'exploitation des transports.

Dès le début de 1957, le syndicat mixte formé par la ville de Lille, des représentants du syndicat des villes périurbaines (de Lille) et du Département du Nord, n'a pas encore d'existence

---

<sup>716</sup> LEPERS Paulette, *op.cit.*, page 63

<sup>717</sup> Fâches-Thumesnil, Flers-lez-lille, Haubourdin, Hellemmes, La Madeleine, Lambersart, Lomme, Loos, Marcq-en-Baroeul, Marquette-lez-Lille, Mons-en-Baroeul, Quesnoy-sur-Deûle, Ronchin, Saint-André, Verlinghem, Wambrechies, Wasquehal, Wattignies

légale, car non validé par le Conseil d'Etat, mais il "*procède à la mise au point des clauses juridiques, techniques, et financières d'exploitation, des conditions de réorganisation du réseau et des conditions de rachat du matériel, propriété de la CGIT*"<sup>718</sup> destinée à remplacer les TELB au 31 décembre. Dès ses premières réunions, le Syndicat Mixte fixe le cadre et l'orientation général de l'exploitation. Jamais la concession de service public à une entreprise privée n'est remise en cause pour lui préférer une municipalisation des transports lillois, mais les élus s'entendent pour que les liens entre concédants et concédés soient étroitement établis. Le second objectif affiché tient dans la modernisation du réseau et l'établissement d'une nouvelle tarification qui tienne compte d'une obligation d'équilibre financier du service sans conséquences graves pour l'ensemble des usagers.

C'est finalement en février 1960 que le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de Lille et de sa Banlieue est officiellement reconnu. Il est administré par six délégués, divisés à part égale entre les trois parties. Il est dirigé par un membre du Conseil Général, le premier président étant M. Constant, élu de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe et non de celui de Lille. Les contributions financières sont définies : Lille et le Syndicat intercommunal participeront chacun à hauteur de 45%, le Département pour 10%. Les équipements mobiles, les installations fixes, et les biens meubles et immeubles, propriétés de la ville de Lille sont mis à disposition gratuite du Syndicat Mixte. Une convention d'affermage est enfin signée entre le Syndicat mixte et la Compagnie Générale Industrielle des Transports (CGIT) en mars 1960 pour une durée de 20 ans (31 décembre 1980). Selon les termes du contrat, l'exploitation se fait aux risques et périls de la société et les tramways doivent être abandonnés au profit d'autobus. Le Syndicat devient propriétaire des biens de la société et pourvoit au financement des investissements, par le biais de la création d'un fonds alimenté par le sixième des recettes brutes d'exploitation.

### ***La mutation du réseau de Lille***

---

En 1960, la flotte de la CGIT est composée d'une centaine de tramways, et de 64 autobus, de fabrications diverses, dont certains ont été aménagés pour fonctionner à un seul agent. La relève des tramways par des autobus commence dès le mois de mai 1960 et va s'achever sur la ligne B (Lille-Hellemmes), le 30 janvier 1966. "*Les tramways dont l'exploitation manquait de souplesse dégageant à présent les chaussées de voies urbaines de Lille et de l'agglomération desservie, les aménagements urbains susceptibles de favoriser la circulation peuvent intervenir plus facilement*"<sup>719</sup> : ce qui traduit bien l'état d'esprit des pouvoirs publics dans cette période caractérisée par la

---

<sup>718</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, page 64

<sup>719</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975), "Les transports en commun", in *Communauté urbaine*, n°10, 1975, 16 pages, page 5

prédominance de l'idée que la voirie doit être aménagée de façon à convenir et contenir une automobilité croissante.

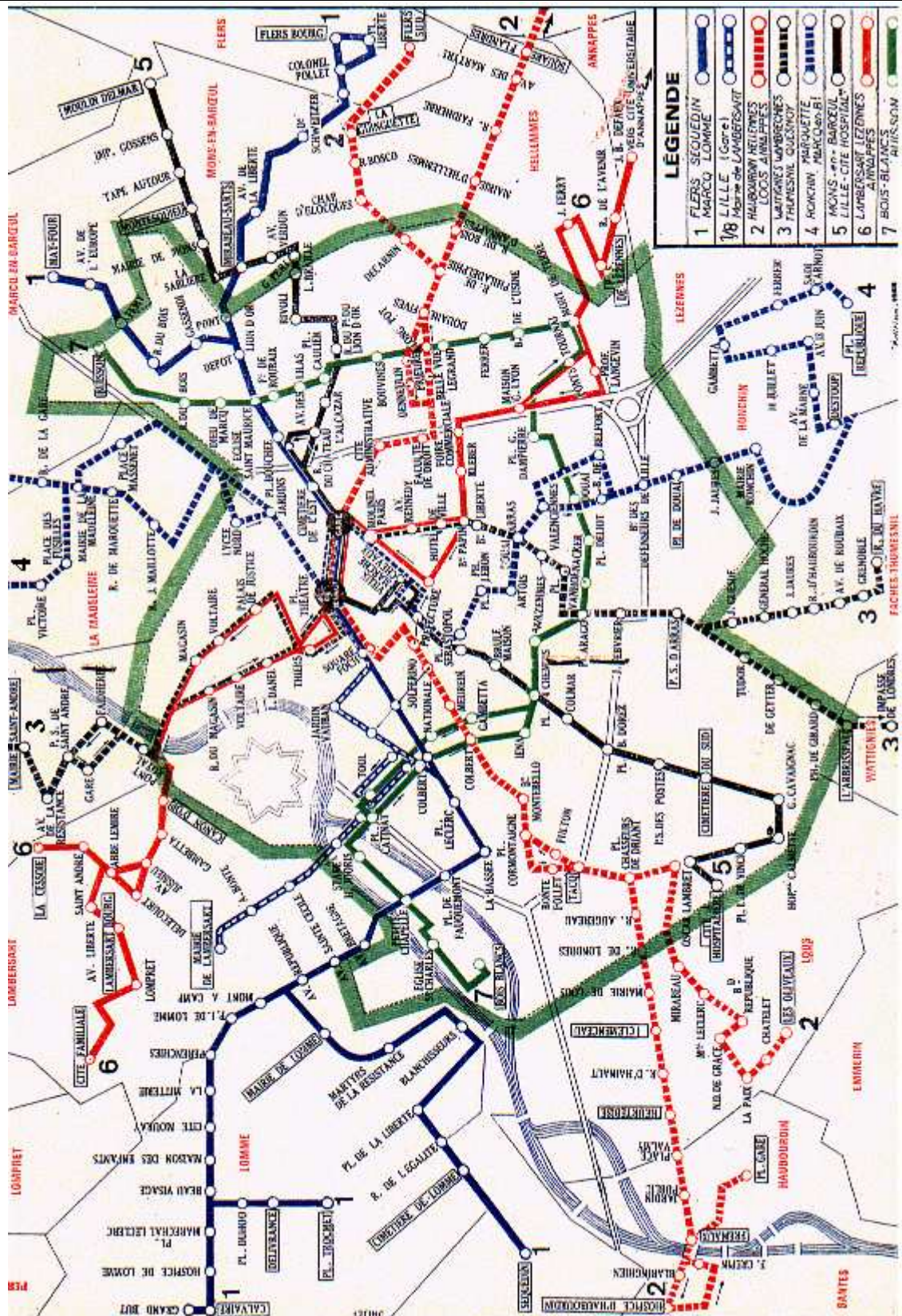
Le syndicat mixte et la société ont voulu l'uniformisation de la nouvelle flotte, qui intègre quelques innovations. D'une capacité de 100 personnes les autobus "Brossel" disposent d'une double porte avant et centrale, de suspensions semi-pneumatiques, d'une direction assistée, et d'un plancher abaissé facilitant la montée des usagers. Ils sont climatisés et sont équipés d'oblitérateurs automatiques limitant le travail de perception des chauffeurs - receveur, qui gagnent ainsi en productivité. 135 autobus sont achetés dès 1961 pour remplacer le service des tramways, ils seront 152 en 1966.

Sept lignes sillonnent en 1968 les axes principaux de la vingtaine de villes desservies par le réseau. Celles-ci représentent, en 1954, une population de 400 000 habitants, puis 470 000 en 1967-1968. En fait, excepté la ligne 7, totalement inscrite dans la ville-centre, les autres lignes convergent toutes vers la Gare de Lille et la place du Général De Gaulle (ou Grand' Place), points de centralité incontournables, parce que la première ouvre sur le réseau ferroviaire, et la seconde sur les rues commerciales du centre et le Mongy (de l'ELRT, dont le terminus est sis Place du Théâtre, à quelques pas de là). Ce sont, du fait de terminaux multiples, près de 30 destinations différentes qui ont pour point de départ le centre de Lille.

Les fréquences de passage des bus sont très variables, et sont de manière générale d'autant plus rapprochées que les villes sont limitrophes du centre, ou au point de convergence de plusieurs terminus : moins de 10 minutes en semaine pour La Madeleine, Loos, Haubourdin, Hellemmes ou Ronchin, jusqu'à 10 départs par jour pour Sequedin. La tarification est fonction de la distance parcourue par l'utilisateur. Les lignes sont divisées en sections d'un peu plus de deux kilomètres, les lignes les plus longues comptant jusqu'à sept tronçons. Un compostage correspond toujours à un trajet, sur une même ligne, les correspondances entraînant un nouveau paiement, les tickets n'étant valables que sur le seul réseau de la CGIT.

*"Au fur et à mesure que s'est accentuée la modernisation du réseau, s'est trouvé confirmé l'accroissement de sa productivité à laquelle s'attendait le syndicat mixte. C'est ainsi que des investissements de plus de 20.000.000 francs [nouveaux] ont pu être réalisés sans mesures exceptionnelles. Si la CGIT a été amenée à solliciter un relèvement des tarifs pour 1966, on peut toutefois noter que ceux-ci n'ont subi aucune majoration depuis août 1963 ; le réseau lillois est le seul*

Carte n°45  
Plan du réseau d'autobus de la CGIT (1968)

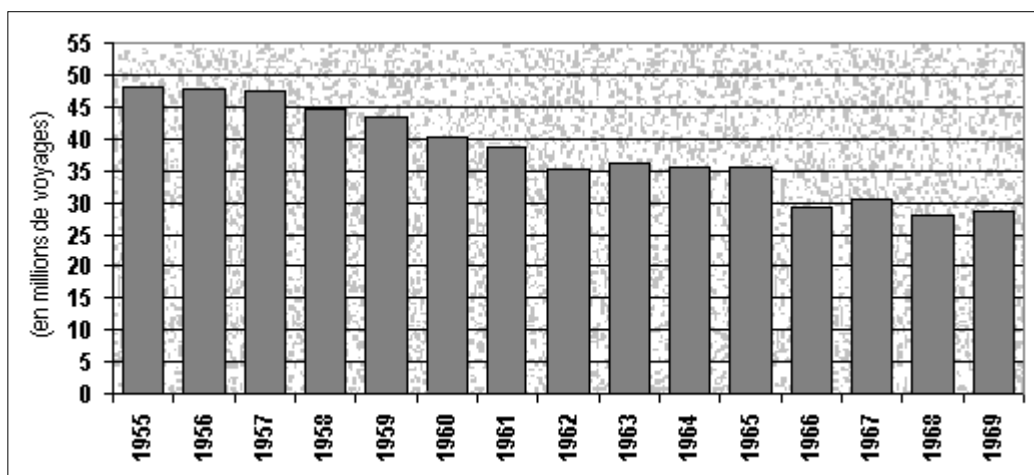


Sources : CGIT, Plan du réseau, horaires et fonctionnement, édition 1968, 40 pages

sur lequel on a pu constater cette stabilité en 1964 et 1965 alors que pour d'autres réseaux les augmentations annuelles d'un pourcentage supérieur sont courantes. Les collectivités constituant le

pouvoir concédant n'ont pas eu à intervenir financièrement [subventions d'équilibre] et seule leur garantie a été donnée pour la réalisation d'emprunts à rembourser en 10 ou 20 ans"<sup>720</sup>. Le 1<sup>er</sup> janvier 1968, une hausse de 9,55% des tarifs est accordée. Suite aux événements de mai 1968 et aux accords de Grenelle du 27 mai (hausse des salaires), la CGIT demandera une nouvelle hausse de tarifs, qui sera appliquée septembre (+ 9,47%).

**Figure n°111**  
**Achalandage du réseau de Lille (1955-1969)**



**NB** : 1955-1957, TELB ; puis CGIT ; **Sources** : MARCHAND Françoise / MARCHAND Philippe, *op. cit.*

Pourtant, les réorganisations administratives, techniques et tarifaires du début des années 1960 n'enrayent pas la chute de la clientèle, observée dès le milieu de la décennie 1950. Après motorisation de la flotte le trafic passager se stabilise à 30 millions de voyages par an, alors qu'il était supérieur de moitié dix ans plus tôt. Le rapport annuel de la CGIT de 1967, signale que 6,35 millions de kilomètres ont été parcourus dans l'année, alors qu'il constate que la vitesse commerciale des autobus, souvent gênée par la circulation automobile, n'atteint que 13,4 km/h. Les comptes de la société restent toutefois de peu bénéficiaires : en 1967, les charges s'élèvent à 17,2 millions de francs, pour des recettes de 17,9 millions. Le nombre de voyages par kilomètre parcouru est de 4,8, soit une productivité double de celle de Montréal.

### 3.3.2.2. L'ELRT AU BORD DU GOUFFRE

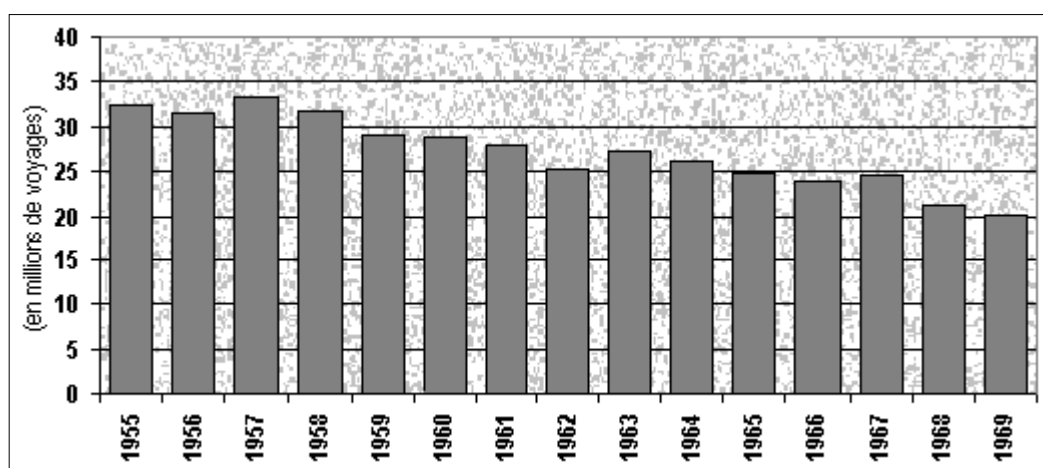
De son côté, l'ELRT, vit toujours sous perfusion des avances de la commission tripartite (Roubaix, Tourcoing, Département du Nord). La substitution des autobus aux tramways (hors les circuits du Mongy, en sites propres) est entamée dès avril 1951. La réorganisation du réseau, achevée en 1956, ne garde de trace des splendeurs passées du tramway que les voies en site propre

<sup>720</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975), *op. cit.*, page 7

du Mongy, alors que le reste du réseau de surface est désormais entièrement motorisé, sans pour autant que le trafic connaisse un sursaut, ni que les comptes de la société redeviennent excédentaires. La vingtaine de villes desservie par le réseau rassemblent environ 400 000 habitants, tout comme celui de Lille. Entre 1955 et 1969, le nombre de voyages accuse un déclin de près de 38% : 32,5 millions en 1955 à moins de 25 millions en 1967, et 20 millions en 1969. Presque 6 millions de kilomètres sont parcourus cette année là par quelque trente "Mongys" et une centaine d'autobus. Le rapport voyages par kilomètre équivaut à 4,1 pour un.

L'ELRT exploite trois lignes de tramways au départ de la place du théâtre de Lille, vers Roubaix, Tourcoing (les deux branches du Mongy) et Marcq-en-Baroeul ("Petit Mongy"), qui constituent l'armature du réseau dans ces relations avec la préfecture. En effet, aucune des treize autres lignes d'autobus ne relie les centres de Roubaix et de Tourcoing à Lille. Toutes, sauf la ligne (55) Halluin-Lille, traversent au moins un des centres villes. Les fréquences les plus élevées, de l'ordre d'un autobus toutes les 10 à 15 minutes, s'observent sur les lignes totalement incluses dans le territoire de Tourcoing ou de Roubaix, ou encore reliant ces deux centres, tandis que les destinations plus excentrées ne bénéficient au mieux que d'un trajet toutes les heures, voire, pour la ligne 55, dix départs par jours, et pour la ligne 57 (Tourcoing-Comines), seulement cinq. Le sectionnement (entre 4 et 11 selon la ligne considérée) est aussi le mode de tarification qui a été développé par l'ELRT, mais la longueur et les tarifs affectés à chaque section diffèrent de ceux en vigueur sur le réseau lillois. La correspondance est interdite et les tickets utilisables uniquement sur le réseau de l'ELRT.

**Figure n°112**  
**Evolution de l'achalandage de l'ELRT (1955-1969)**

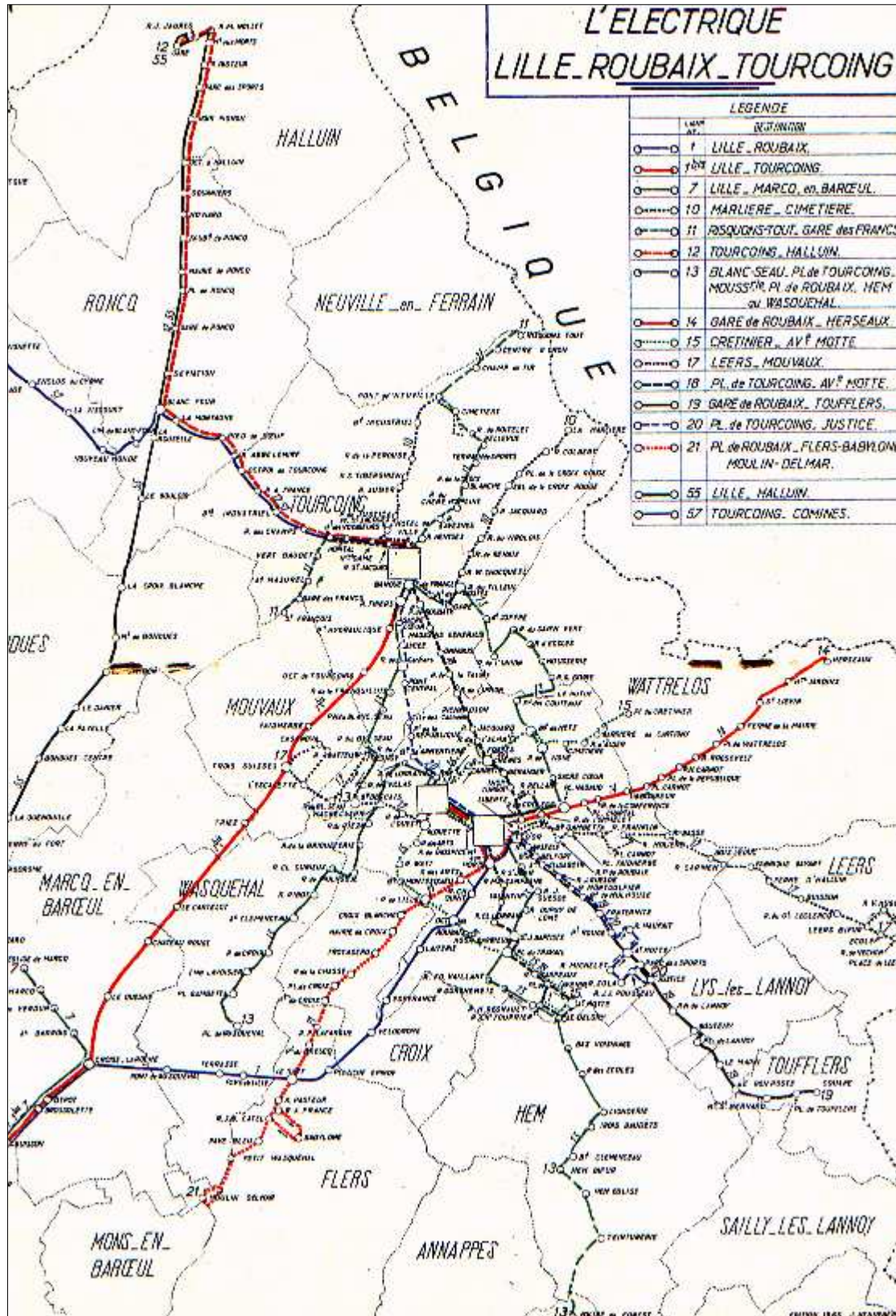


Sources : MARCHAND Françoise / MARCHAND Philippe, *op. cit.* et ELRT (1967)

La convention de 1952 signée entre la Commission tripartite et l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (ELRT) tente de remédier aux difficultés conjoncturelles du transport dans le nord-est de la métropole, mais ne résout pas les problèmes structurels. Les avances consenties au

concessionnaire par les pouvoirs concédants, près de 127 millions de francs (anciens) au 1<sup>er</sup> janvier 1952, sont abandonnées.

Carte n°46  
Plan du réseau de transport en commun de l'ELRT (1967)



Sources : ELRT, Guide indicateur ELRT – plan du réseau – sectionnements, édition 1967, 44 pages

La hausse des tarifs est désormais indexée sur la base d'indices économiques (salaires, essence, coût de la vie...). La commission tripartite demande à la société de limiter ses déficits (au risque de répercussions sur la qualité et la quantité de service), et met en place des conditions d'intéressement à la restauration de l'équilibre (pendantes des pénalités retenues sur la prime d'exploitation en cas de pertes). La concession est prorogée jusqu'au 30 septembre 1968.

Certes, l'indexation des tarifs, et la conversion du parc ont pour effet immédiat une diminution du déficit de l'ordre de 45 millions d'anciens francs (4,5 millions de francs). Mais la santé de la compagnie prestataire de service est moins enviable que sa concurrente lilloise. En effet, sur la période, le taux de couverture (des dépenses par les recettes) varie entre 70 et 75%. De fait, la commission tripartite couvre chaque année les déficits qui atteignent 2,83 MF en 1966, 3,87 MF, près de 6 MF en 1968. Les avances de trésoreries cumulées accordées à la société fermière depuis 1952, s'élèvent, en 1966, à environ 20 MF <sup>721</sup>.

Dans sa séance du 26 juin 1963, la commission fait connaître qu'il faudra à l'échéance du mois d'octobre 1968 (date de la fin de la convention) trouver les moyens de réduire encore le déficit et, éventuellement, opérer un rapprochement entre ELRT et CGIT. Le Département du Nord entrevoit le bien fondé de la démarche et pousse aussi à une rationalisation des moyens mis en œuvre dans l'agglomération en matière de transport collectif. Le Syndicat mixte des transports lillois, dans la même mouvance, donne mission à son président pour établir des contacts avec la commission tripartite de l'ELRT. Tout semble concourir à l'unification des réseaux et des pouvoirs concédants dans l'agglomération...

### 3.3.2.3. L'ORGANISATION DES TRANSPORTEURS SUBURBAINS

---

Si les périmètres de transports urbains de la CGIT et de l'ELRT sont définis à la fin de l'année 1961, un Comité Technique Départemental des Transports est mis sur pied pour coordonner l'action des transporteurs privés dans les municipalités qui n'y sont pas incluses. Ce comité veille à mettre à jour un plan de transport (dans les zones rurales notamment), assure une forme de coordination, et tient le registre des transporteurs routiers investis dans le transport de personnes. Dirigée par le préfet, la représentation du Comité est largement dominée par les sociétés de transport suburbaines.

---

<sup>721</sup> Cf. **CONSEIL GENERAL DU NORD (1966)**, *Rapport des chefs de service*, deuxième session ordinaire de 1966, 595 pages, page 337 (section D-2. Voies ferrées d'intérêt local et Transports urbains – pp. 335-338)



Une quinzaine de transporteurs assure alors un service de transport aux villes de l'arrondissement. Celui-ci doit évidemment être rentable pour le fournisseur. Les tarifs y sont plus élevés qu'en zone urbaine. Ils varient en fait en fonction des sociétés, mais aussi de la distance (prix au kilomètre parcouru). Les fréquences sont réduites au mieux à quelques départs par jour dans les deux sens, la plupart des itinéraires trouvant leur débouché au centre de Lille, aux alentours de la Grand' Place ou de la gare SNCF, près de laquelle se trouve la gare routière.

Pour les habitants des zones périurbaines et rurales de l'agglomération, prendre l'autobus reste longtemps un luxe, ou est réservé à quelques catégories de passagers : usagers scolaires notamment qui bénéficient de cartes particulières. Pour les maires la présence des lignes constitue un "plus" pour leurs citoyens, mais ils ne s'attardent guère sur le sujet, ni ne participent à leur fonctionnement de quelque manière que ce soit, une situation semblable à celle que connaissent l'Ouest de l'Île de Montréal, Laval, ou Longueuil.

---

Les modes de transports ont laissé sur le paysage urbain des traces indélébiles. Aux formes concentrées de l'urbanisation de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, structurées par les chemins de fer puis, et surtout, par les réseaux de tramways, succèdent des formes éclatées, concentriques et peu denses, dont l'automobile est le vecteur. La forte croissance de l'accession des ménages à l'automobile (motorisation) mérite certainement qu'au mode soit attaché le terme de révolution, car il induit des modifications bien plus profondes que les deux modes précédents : d'une part sur les *habitus* des populations motorisées, le cadre bâti et les densités humaines (dispersion de la population dans des régions urbaines) ; et d'autre part sur les systèmes de transports collectifs (substitution de mode, difficulté pour faire face aux faibles densités...).

S'ils ne sont pas toujours directement responsables de l'évolution de la morphologie urbaine jusqu'en 1950, - les transports collectifs dépendaient quasi strictement de sociétés privées et la croissance périurbaine de promoteurs -, les pouvoirs publics, sont ensuite coupables, d'une certaine manière, des difficultés qui vont découler de la dédensification progressive des centres, d'une politique du tout-automobile et des conséquences néfastes inhérentes à sa généralisation.

*"Les orientations ou décisions en matière d'urbanisation ont une influence déterminante sur l'offre de transport en termes de services et d'infrastructures, et sur la demande notamment en ce qui concerne le choix modal des individus. (...) La densité de résidence et d'emploi agit de trois façons sur les systèmes de transport. D'abord, elle est le critère de premier plan quant à l'établissement d'une offre de*

*service en transport en commun ; elle est également un déterminant majeur du choix modal ; et enfin, elle a une influence importante sur les distances à parcourir*" <sup>722</sup>. Moins importante est la densité de population, moins élevée est l'offre de services de transports collectifs, alors que plus grand est le besoin de mobilité, plus longs sont les trajets et donc, plus général le recours au mode automobile. Toutefois, même si les transports collectifs opéraient dans des zones à faibles densités, les contraintes de parcours et de fréquence, ne répondraient qu'à une moindre mesure à la demande, du fait de la dispersion, de l'éloignement et la multiplicité des points de destination. Cependant, la politique de l'habitat des villes périphériques des zones centrales ou des villes périurbaines jusqu'alors peu urbanisées s'oriente tout de même vers le développement de lotissements ou de maisons individuelles, malgré les conséquences sur le taux de possession automobile et la circulation qui en découle.

Les zones urbaines, plus denses, concentrent populations, emplois et centres de loisirs, d'achat... Elles sont donc la destination de la majorité des flux automobiles (mobilités quotidiennes, quels que soient les motifs des déplacements), outre qu'elles accueillent les véhicules de transports en communs dont les fréquences de passage sont plus élevées que le rapport de la distance au centre ville est faible. Le cumul de ces deux phénomènes aboutit à une congestion cyclique des artères urbaines.

*"En 1964 (...) le Chartered Institut of Transport a publié un article théorique détaillé par Smeed et Wardrop. Son titre était "une étude d'exploration des avantages comparés de la voiture et des autobus en zone urbaine". Smeed et Wardrop ont démontré le résultat bien connu désormais que, pour un nombre donné de personnes se déplaçant dans des conditions de circulation congestionnée, il est possible de les transporter de façon plus efficace s'ils prennent tous l'autobus que s'ils se déplacent tous dans leurs propres voitures. Mais en ce qui concerne chaque individu, il pourra toujours se déplacer de manière plus efficace en voiture qu'en autobus, parce qu'il se perçoit comme une victime de la congestion plutôt que comme cause de cette congestion"* <sup>723</sup>. Cette "victimisation" du conducteur, la notion de liberté rattachée à l'automobile, trouvent un écho auprès des pouvoirs publics. Loin de responsabiliser les automobilistes, les pouvoirs urbains s'attaquent moins à la base du problème, – soit le nombre des véhicules circulant avec un passager unique –, qu'à ses conséquences, – la congestion de la voirie –. Dès les années 1950, "les groupes de pression liés à l'automobile interviennent pour que soit substitué au tramway, qui "gêne la circulation", l'autobus, plus souple, moins encombrant, ne nécessitant pas d'infrastructure particulière, mais aussi – ce qui n'est pas dit – usant des pneumatiques

---

<sup>722</sup> FRAPPIER Michèle / SAUVE Sylvain, "L'efficacité énergétique en transport : les incidences du mode d'urbanisation et du mode de transport", in BUSSIÈRE Yves / BONNAFOUS Alain (sous la direction de), *Transport et étalement urbain : les enjeux*, dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier, Montréal, octobre 1992, Editions du Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1993, 349 pages, pp. 163-186 ; page 170

<sup>723</sup> GOODWIN P.B., "Comprendre la congestion", in *RTS (Recherche-Transport-Sécurité)*, n°24, décembre 1989, pp. 23-28, page 26

*et consommant de l'essence. (...) Pour un non-initié, le caractère d'une telle opération peut apparaître strictement technique : substitution d'un système moderne et plus économique à un système désuet, lourd et onéreux, et c'est ainsi que les choses ont été présentées. En réalité, le problème est tout autre. A une époque où l'on entrevoyait le développement de l'automobile sans envisager toutes les connaissances que nous connaissons sur l'environnement, c'était choisir, à terme, le transport individuel contre le transport public" 724.*

Le remplacement des systèmes fixes de transports collectifs par des modes de transports qui utilisent "librement" la voirie a ainsi d'autres conséquences. Certes, *"la souplesse de l'autobus est peut-être une qualité pour les techniciens de la voirie qui peuvent modifier à leur gré les sens uniques, les points d'arrêt, et les traiter suivant le droit commun du véhicule individuel. Mais c'est à coup sûr un grave défaut pour la clientèle : le voyageur a besoin de points de repères et la fixité de l'infrastructure du tramway, loin d'être un handicap, constitue au contraire un avantage déterminant. (...) Tous les réseaux de transport utilisant des autobus ont tendance [par ailleurs] à adapter au plus juste le service au trafic prévu (...). Rien n'est plus décourageant pour le client qui attend de voir passer l'autobus complet" 725.* Ainsi le passage de l'utilisation majoritaire du mode autobus induit la perte progressive d'une clientèle, jusqu'alors fidèle aux transports en commun, mais qui, avec la hausse du niveau de la vie et l'insatisfaction créée par la dégradation des services, s'oriente de plus en plus vers l'automobile, ce d'autant que la multiplication des stationnements de surface ou souterrains dans les centres en facilite l'accès.

Ce sont donc les conséquences de toute une politique publique de transport et d'habitat, dont les pouvoirs d'agglomérations vont hériter avec l'institution de structures de coopération intercommunales par les gouvernements français et québécois à la fin des années 1960. Car les communautés urbaines de Lille et de Montréal reçoivent la charge d'organiser et de gérer des systèmes de transports en commun sur leur territoire, le stationnement, la voirie parfois... Elles doivent ainsi réfléchir à l'évolution des systèmes de transports collectifs (autorités concédantes préexistantes, différents prestataires de services...) dans un contexte où un faisceau de politiques aboutit au même point : l'omnipotence et parfois la nécessité de la possession d'une automobile.

---

<sup>724</sup> BIGEY Michel / SCHMIDER André, *Les transports urbains*, Editions Universitaires, Paris, 1971, 163 pages, pp. 110-111

<sup>725</sup> BIGEY Michel / SCHMIDER André, *op.cit.*, page 43

## CHAPITRE SECOND

### ORGANISATION TECHNICO-INSTITUTIONNELLE ET POLITIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF

---

"Le secteur des transports en commun de province [en France, et à Lille] est exploité pour l'essentiel par des sociétés privées. Ces entreprises sont toujours [à la fin des années 1960] gestionnaires du réseau, mais dans la plupart des cas, la collectivité publique est devenue propriétaire des matériels d'exploitation ou garantit à l'exploitant un minimum de recettes. Il est devenu quasiment impossible qu'un exploitant privé puisse assurer l'exploitation d'un réseau urbain selon la formule des "risques et périls". La dégradation de la circulation dans les centres, la régression des trafics, qui entraîne une augmentation des charges d'exploitation plus rapide que les recettes, la nécessité de maintenir des tarifs sociaux nécessitent de plus en plus l'intervention de l'autorité concédante"<sup>726</sup>. A Montréal, dès 1950, ces mêmes causes conduisent au rachat des actifs de la société privée qui était à l'œuvre depuis le début du siècle, à sa "municipalisation", et à la constitution de la Commission des Transports de Montréal (CMT). Cette dernière est fondée sur la collaboration entre collectivité locale (Ville de Montréal) et gouvernement provincial, selon un schéma organisationnel qui s'apparente à celui des transports parisiens mis en place en 1948 : la Régie Autonome des Transports Parisiens (RAPT), un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), est chargée de l'exploitation tandis qu'une autorité de "tutelle" est responsable de la politique des transports.

Le problème des réseaux de transports publics n'est pas uniquement issu de la baisse enregistrée de leur fréquentation, mais aussi d'une hausse des coûts de production, notamment la masse salariale, plus rapide que celle de la productivité du travail (Nash, 1982), ou de la dégradation de la productivité du capital (soit, des véhicules). Il existe évidemment des solutions techniques et politiques envisageables pour conforter la productivité mais qui nécessitent une systématisation, ou une conformation des acteurs, une convergence des politiques...

La distinction entre planification et production des transports collectifs s'est ainsi accentuée cependant que les pouvoirs publics ont dû, de par la crise du modèle privé d'organisation des réseaux, soutenir financièrement l'activité. C'est à ce moment que le glissement sémiologique, entre autorité concédante et autorité organisatrice des transports collectifs (AOT), s'opère réellement. Cette séparation des deux fonctions devient plus prégnante encore quand les communautés urbaines de Lille et de Montréal font

---

<sup>726</sup> ZIV Jean-Claude / NAPOLEON Charles, *Le transport urbain, un enjeu pour demain*, Dunod (Bordas), Paris, 1981, 236 pages, pp. 83-84

leur apparition sur la scène politique des deux agglomérations. Pourtant, cette unification juridique, politique et fonctionnelle, théorique, se heurte, en pratique, à une situation organisationnelle des transports en commun, relativement complexe et divisée.

Ainsi, s'il y a unité politique obligée sur l'île de Montréal et dans la région lilloise, il n'existe pas unité d'exploitation des transports collectifs, ni de vision commune. Le nombre d'acteurs des transports collectifs, la répartition des pouvoirs ou des prérogatives, leurs capacités d'expertise, les circuits de la prise de décision, vont être au centre des questions de transport.

Car la création des communautés coïncide avec une prise de conscience de l'intérêt que peuvent représenter les transports collectifs en milieu urbain pour freiner la conquête de l'espace public par l'automobile, au détriment des autres modes de déplacement : autobus, mais aussi la bicyclette, la marche à pied... L'idéologie émergente, avant de devenir dominante, consiste plutôt à l'adoption d'une politique mixte (*balanced system*), entre transport collectif et individuel, qui passe par une phase de rattrapage, de rééquilibrage entre ces deux options de déplacement.

Les études menées tendent d'ailleurs, par la suite, à conforter cette prise de position. Elles démontrent en effet le bien fondé du rééquilibrage, tout en proposant des pistes et des limites à l'expansion des transports collectifs :

1. *"Les coûts réels des déplacements urbains sont méconnus des usagers car ils ne supportent pas directement tous ces coûts qu'ils soient sociaux ou autres ;*
2. *La congestion représente le coût social le plus élevé de ces déplacements pour l'automobile (...);*
3. *Le transport en commun est une solution plus avantageuse (pour les coûts totaux) en période de pointe pour les déplacements urbains vers le centre-ville ;*
4. *Les prix des déplacements en automobile dans les zones centrales devraient être augmentés pour compenser la proportion élevée des coûts totaux imposés à la société ;*
5. *Pour les déplacements périphériques, le transport en commun est moins efficace que l'automobile et cette efficacité relative augmenterait avec le temps ;*
6. *L'augmentation du prix de l'essence n'a pratiquement pas d'incidence sur le coût du déplacement urbain ;*
7. *La stratégie la plus efficace pour réduire les coûts d'utilisation du transport en commun est de réduire le temps de déplacement ;*
8. *Le train est un mode de transport coûteux qui ne peut être justifié que dans certains cas particuliers"* <sup>727</sup>.

Mais, pour rendre attractifs les transports en commun, il faut une synergie entre les objectifs parfois contradictoires affichés par les autorités organisatrices, - accessibilité sociale du transport collectif,

---

<sup>727</sup> **BUSSIERE Yves** (avec la collaboration de **Charles E. BOUCLEY**), *Étalement urbain et demande de transport dans la région de métropolitaine de Montréal : éléments de prospective*, INRS-urbanisation, Montréal, mars 1992, 148 pages, pp. 16-17 : il résume l'étude de Frayne et Kagan (1978) ; Cf. aussi : **BUSSIERES Yves**, "L'étalement urbain à Montréal : un diagnostic", in **BUSSIERE Yves / BONNAFOUS Alain** (sous la direction de), *Transport et étalement urbain : les enjeux*, dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier, Montréal, octobre 1992, Editions du Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1993, 349 pages, pp. 6-30

réduction des déficits, réduction de la congestion des centres, développement qualitatif et quantitatif des modes et des réseaux -, et par les autorités concessionnaires, - augmentation des recettes, de la productivité, pour retrouver un équilibre d'exploitation ou générer des profits -.

Cela implique une réelle volonté des partenaires techniques et politiques, des investissements plus ou moins importants (et donc des moyens financiers appropriés), et une expertise, qui permettent l'amélioration qualitative des services qui dépendent rarement de la même instance : réorganisation des institutions ou des systèmes d'exploitation ; développement de nouveaux modes à grand gabarit (métros, sites propres) ; politique tarifaire (uniformisation ou unification) ; complémentarité des modes ou interconnexion (limiter les ruptures de charge et faciliter le passage d'un mode à un autre) ; révision des itinéraires ; automatisation (compostage...) ; chauffeurs - receveurs uniques dans les véhicules ; ...

Ainsi, pour comprendre les évolutions que connaissent les transports en commun depuis le début des années 1970, il faut s'intéresser à une systémique institutionnelle complexe et aux relations qu'entretiennent les collectivités, ou les structures juridiques qu'elles mettent en place, avec les milieux privés (entreprises ou individus). Il faut chercher à savoir s'il y a coïncidence entre l'organisation technico-institutionnelle et la mise en place de politique novatrices. Il faut comprendre les processus de décision et les circuits de financement, pour juger de l'implication des autorités publiques, et enfin, essayer de déterminer l'influence des politiques de transports adoptées sur la production et la productivité des réseaux.

## 1.

### **ORGANISATION TECHNICO-INSTITUTIONNELLE :**

### **LES ACTEURS LOCAUX DU TRANSPORT COLLECTIF**

---

A partir du moment où les pouvoirs politiques, nationaux ou locaux, s'investissent dans les systèmes de transports collectifs, ils formalisent leur participation dans le cadre d'institutions publiques ou parapubliques. Ces dernières deviennent alors les intermédiaires entre mondes politique et technique, et assument la responsabilité de l'organisation et/ou de l'exploitation des transports en commun.

Les gouvernements nationaux, - et les administrations centrales dépendant du Ministère des transports -, ont un pouvoir général en matière de transport, et donc aussi en milieux urbains. Par l'édition de lois, normes et règlements, par leur participation plus ou moins directe dans les AOT locales (financement, contrôle des organes décisionnels...), ils sont un partenaire inévitable, qui peut

accompagner, impulser, infléchir, imposer, ou interdire les orientations politiques prises par les collectivités locales (ou leurs associations). Il faut donc toujours considérer l'action locale dans le cadre d'une influence plus ou moins autoritaire des institutions ou des services nationaux.

Toutefois, il appartient au niveau local d'assumer l'organisation du service public de transport, d'en assurer la continuité, l'accessibilité au plus grand nombre, et de l'inclure dans une politique plus générale de gestion des déplacements, ce d'autant plus, que la tendance à la décentralisation des Etats s'affirment plus ouvertement à compter du début des années 1980.

Mais la nature des relations entre les différentes composantes locales, souvent conflictuelle ou du moins autonomiste, ne facilite pas l'adoption d'une politique commune. Même si une démarche d'intégration politique des agglomérations de Lille et de Montréal tend à atténuer ce phénomène, les AOT locales, tributaires de contextes historiques, restent, souvent, plus partielles que complètes dans la mesure où l'armature de la prise de décision n'est pas unifiée dans une structure mais répartie entre plusieurs pôles qui interagissent, et dont les politiques convergent ou s'opposent. Elles ne sont pas, pour autant, des organismes figés dans le temps et elles connaissent de nombreuses évolutions qui inscrivent dans les territoires, ou les processus décisionnels, des tendances structurelles lourdes, pas toujours favorables à la coordination des réseaux collectifs.

## 1.1.

### **MONTREAL : LA DESAGREGATION – COORDINATION DES ACTEURS DU TRANSPORT COLLECTIF**

---

Le rôle du gouvernement québécois dans l'organisation des transports urbains à Montréal, dès les années 1950, est décisif, mais s'explique.

La Révolution tranquille du début des années 1960, a doté l'appareil d'Etat de moyens financiers et techniques, et a assis une suprématie sur les autres structures administratives, que le mouvement de décentralisation n'a que partiellement remis en question : le transfert de compétences et de charges ne s'est, par exemple, jamais accompagné d'une refonte en profondeur de la fiscalité locale, ce qui place les municipalités dans une spirale de dépendance tacite.

La Province est relativement peu peuplée (6 à 7 millions d'habitants). La concentration d'environ la moitié de sa population dans l'agglomération montréalaise l'oblige, d'une certaine manière, à apporter son soutien aux municipalités, comme l'Etat français intervient, via la RATP, dans la région parisienne. Par ailleurs, le poids démo-économique de la seule ville de Montréal, les charges de Métropole qu'elle supporte, et sa réaction vis-à-vis de ses banlieues (politique annexionniste), ont toujours attisé les conflits et rendu impossible toute conciliation dans tous les domaines.

### 1.1.1.

## UNE LOGIQUE DE SECTORIALISATION SPATIALE DES TRANSPORTS

---

L'intérêt du gouvernement du Québec pour l'organisation des transports collectif suit une logique centrifuge, calquée en fait, sur les phases d'urbanisation de la région de Montréal. Il s'intéresse tout d'abord à la zone urbaine centrale, soit l'île de Montréal qui comprend plus d'un million d'habitants. La périurbanisation gagne ensuite les périphéries Nord et Sud de Montréal, vers Laval et Longueuil, qui forment bientôt des pôles urbains secondaires de la zone centrale comportant chacun quelques centaines de milliers d'habitants. Le caractère privé des sociétés de transport en commun qui desservent ces deux pôles, le monopole de la CTCUM et la concentration des emplois à Montréal, ne facilitent pas l'usage des transports en commun comme mode de déplacement privilégié pour les mobilités quotidiennes inter-rives. Enfin la suburbanisation croissante des Rive-Nord et Rive-Sud (hors Longueuil), accentue le mitage des zones rurales, et les besoins croissants de mobilité de ces zones, rendent bientôt complexes l'organisation des transports collectifs dans l'ensemble de la région de Montréal.

### 1.1.1.1. L'ILE DE MONTREAL

---

A Montréal, la loi constitutive de la CUM, transforme la CTM en CTCUM, Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal. Le conseil d'administration est composé de trois membres : un président-directeur-général, nommé par l'Etat provincial, et deux commissaires, nommé par le conseil de la communauté, l'un sur proposition de la ville de Montréal, l'autre par les autres villes desservies...

#### ***Le territoire de la CTCUM***

---

... Desservies, car le périmètre d'action de la CTCUM, si théoriquement correspond au périmètre de la CUM, demeure, en pratique, celui de la CTM et exclut toujours les villes de l'Ouest de l'île pourtant intégrées à la CUM <sup>728</sup>. Ainsi, à la contestation du territoire de la CUM, basé sur des critères naturels obsolètes plutôt que sur des réalités démo-économiques, s'adjoint celle de voir les villes de l'Ouest demeurer à l'écart du réseau des transports publics, car seules les villes desservies ont

---

<sup>728</sup> **GOVERNEMENT DU QUEBEC (1969)**, *Loi de la Communauté Urbaine de Montréal*, LQ 1969, Chapitre 84, sanctionnée le 23 décembre 1969, pp. 669-769 ; page 743. L'article 287 précise que "La Commission ne peut étendre son service aux territoires actuellement desservis par l'une ou l'autre des compagnies Autobus Brisebois Lté(es), Métropolitain Provincial Inc., et Chambly Transport Inc.", qui officient à Laval, dans l'ouest de l'île de Montréal, ou sur la Rive-Sud, à moins d'en racheter le capital - actions ou les biens meubles et immeubles, sur autorisation de la Communauté et de la Commission Municipale du Québec (organisme provincial)



à participer au financement de la Commission de transport, et donc à en combler son déficit. Dans l'Ouest, l'organisation des transports est assurée par des sociétés privées.

Si la CTCUM prévoit à plus ou moins long terme son implantation dans l'Ouest de l'île de Montréal, la réticence des élus et la prudence politique gouvernementale repoussent les échéances, car l'extension de la zone d'exploitation de la CTCUM est inéluctable, par souci d'équité devant le service public (usagers) ou devant les contribuables (répartition des charges). "Le 14 décembre 1977, Monsieur Lucien Lessard, au nom du conseil des ministres, demandait à Monsieur Lawrence Hannigan, président-directeur-général de la CTCUM "de prendre toutes les mesures appropriées afin d'étendre, au moment opportun, les services de la CTCUM au territoire des banlieues ouest de Montréal et à envisager d'opérer elle-même toutes les lignes hors - territoire des compagnies qui seraient acquises" " <sup>729</sup>. L'adoption de la loi 112 par l'Assemblée Nationale du Québec, le 18 juin 1980, entérine l'expansion de la CTCUM en facilitant l'expropriation des actifs des sociétés Les Autobus Trans-Urbains et Métropolitain Provincial (1967). Toutefois, avec cette dernière, la CTCUM obtient également un vaste réseau qui s'étend à 59 municipalités situées hors de son territoire, - parmi lesquelles les banlieues des secteurs de Repentigny, Joliette ou Berthierville (Rive-Nord), Châteauguay, Dorion ou Valleyfield (Rive-Sud) <sup>730</sup>, qui nécessitent la mise en place d'une nouvelle division régionale CTCUM. En 1982, enfin, les lignes ferroviaires de banlieue, jusqu'alors dépendantes des compagnies de chemin de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique, sont confiées à la CTCUM, alors qu'elles ont pour vocation première de desservir les zones externes de l'île.

### ***La répartition des pouvoirs***

---

La répartition des pouvoirs entre la communauté Urbaine de Montréal (CUM) et sa Commission de transport (CTCUM), inscrite dans la loi constitutive de la structure supramunicipale <sup>731</sup>, est relativement claire, et tend à conforter la CTCUM comme autorité organisatrice des transports sur son territoire, sous le regard attentif du gouvernement du Québec qui en désigne le PDG.

La CTCUM a en effet pour objet l'organisation, la gestion et le développement du réseau de transport collectif (de surface ou souterrain) sur son territoire (art. 269). Elle bénéficie d'un monopole territorial garanti par la Régie des Transports du Québec. Pour ce faire, les biens nécessaires

---

<sup>729</sup> COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (CTCUM) (1978) – service de la planification, Réseau de transport en commun dans la région ouest de la Communauté urbaine de Montréal – avant-projet, juin 1978, 99 pages, page 5

<sup>730</sup> Joliette et Valleyfield se situe à environ 55 km de Montréal (centre), et Berthierville, à plus de 70 km

<sup>731</sup> GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1969), *op. cit.* : au titre II "Commission de Transport"

à l'exploitation des services lui appartiennent à titre de mandataire de la CUM (art. 270), ce qui suppose qu'elle agit en son nom. Elle peut, de sa seule autorité, établir et réviser à loisir les circuits d'autobus et opter, si elle le désire, pour tout autre mode de transport, sachant qu'elle est habilitée à utiliser, à cette fin, toute rue publique sur son territoire. Elle est enfin maîtresse des tarifs pratiqués sur son réseau et détermine, par l'établissement d'un budget, les financements nécessaires à son fonctionnement.

Cependant, c'est la CUM, en devenant propriétaire du réseau initial du métro construit par la ville de Montréal, qui devient responsable du remboursement de la dette inhérente à la ville-centre, et non la CTCUM. L'extension des réseaux de transports en commun dit "lourds" (le métro particulièrement), en tout point de son territoire, ou jusqu'à un point situé dans la ville de Laval, dépend aussi exclusivement de la Communauté urbaine de Montréal, même si la CTCUM est destinée à en assumer l'exploitation (art. 318). Cette extension est par ailleurs conditionnée à l'accord du Ministre des transports. De plus, de nombreuses dispositions législatives mettent de l'avant l'obligation de transmission de ses décisions du Conseil d'administration de la CTCUM au Conseil de la CUM, qui exerce un contrôle *a posteriori*, et la publication de la décision dans un quotidien (circuits et tarifs notamment). Car toute modification de parcours, toute variation tarifaire, peut faire l'objet d'un appel, de la Communauté, de toute municipalité membre, ou de toute autre personne concernée, auprès de la Régie des transports du Québec, seule juridiction habilitée à rendre un avis. Par ailleurs, le budget annuel de la CTCUM doit faire l'objet d'une validation du Conseil de communauté lequel peut demander au conseil d'administration de réviser sa copie.

#### 1.1.1.2. LAVAL ET LONGUEUIL, LA NAISSANCE DE TRANSPORTS URBAINS

---

En 1971, la population de la ville de Laval atteint 228 000 habitants, contre un peu plus de 200 000 pour l'agglomération de Longueuil, qui génèrent des déplacements quotidiens, notamment vers la ville-centre, en privilégiant l'automobile, faute de transports collectifs adaptés à leurs besoins.

*"Autobus Milles-Iles (1967) Inc.", "Les Autobus Yvan Lévis Ltée" et "Laval Autocars Enrg.", assumaient le transport en commun dans la ville de Laval. Malgré les efforts de ces dernières, l'absence de coordination et l'existence de nombreuses lacunes incitèrent les autorités en place à mener des enquêtes sur la situation qui prévalait. La première commission d'enquête fut instituée par la ville de Laval et la seconde par le ministère des Affaires municipales. (...). Toutes deux en vinrent à la même conclusion, à savoir que la population de Laval ne recevait pas le service auquel elle avait droit*

et qu'il fallait implanter un réseau de transport en commun approprié. (...) C'est donc à la suite de ces recommandations que le gouvernement du Québec, par une loi modifiant la Charte de la Ville de Laval, a décrété la formation de la Commission. La Commission de la ville de Laval a été constituée par la loi 124 qui fut adoptée et sanctionnée par l'Assemblée Nationale du Québec le 30 juin 1971<sup>732</sup>. Dès janvier 1972, la CTL, prend possession de deux et trois compagnies, avant de racheter Laval Autocar, en juin 1973. En plus d'établir un réseau de transport public par autobus sur l'île Jésus, son territoire juridique, la CTL devient responsable de lignes qui s'étendent sur la Rive-Nord de Terrebonne à Oka, et au nord, jusque Saint-Jérôme (environ 40 km) ou Lachute (vers Ottawa, à 60 km).

L'organisation des transports urbains sur la Rive-Sud de Montréal, - soit l'agglomération de Longueuil -, suit le même scénario. Le gouvernement crée sur le territoire de six municipalités la Commission de Transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM) : Brossard, Greenfield Park, Longueuil, LeMoyne, Saint-Hubert, Saint-Lambert. Le conseil des maires procède dès 1972 à la nomination des premiers commissaires qui entament les négociations de rachat de la Chambly Transport, officialisée le 1<sup>er</sup> juillet 1974. Boucherville rejoint alors la CTRSM. La compagnie Métropolitain Sud, qui assure la desserte de son territoire, fait dès lors l'objet d'un contrat de sous-traitance avec la Commission, avant d'être rachetée en 1978. Avec cette dernière acquisition, non seulement la CTRSM prend le contrôle du transport collectif sur son territoire juridique, mais se retrouve à la tête d'un réseau qui s'en affranchi et dessert, à partir de la station de métro Longueuil (ligne 4 qui dépend exclusivement de la CTCUM), 51 municipalités, les plus éloignées, Sainte-Hyacinthe ou Bedford étant distantes de plus de 60 kilomètres.

Dans les grandes lignes, la répartition des pouvoirs entre les autorités municipales d'une part et les commissions de transport d'autre part sont équivalentes à celles qui sont observées dans le cas de la CUM, bien que, dans les faits, le rôle des municipalités ne se limite souvent qu'au comblement des déficits des commissions.

### **1.1.1.3. DECENTRALISATION**

#### **ET TRAITEMENT DES FRANGES SUBURBAINES**

---

La gestion des systèmes de transport par la CTL, la CTCUM, et la CTRSM, dans les zones suburbaines, et donc en dehors de leur territoire juridique, pose un double problème : celui de faire supporter aux municipalités centrales le financement de ces services (les résultats d'exploitation

---

<sup>732</sup> COMMISSION DES TRANSPORTS DE LAVAL, *rapport annuel 1972, 1973*, non paginé

sont souvent déficitaires) ; et celui de déresponsabiliser les autorités municipales qui sont desservies et qui connaissent un "boom démographique" important dès le milieu des années 1970.

La loi relative aux corporations de transports de 1977 <sup>733</sup>, devait permettre aux autorités locales d'organiser un système de transport collectif. Toutefois, les conditions de création étaient complexes, technocratiques : toute municipalité pouvait demander au ministre des transports *"que le gouvernement ordonne qu'une étude soit faite par des représentants locaux qu'il désigne, en collaboration avec ceux de ses fonctionnaires que désigne le ministre, quant à l'opportunité d'établir une corporation municipale de transport ou, le cas échéant, une corporation intermunicipale de transport"*... Elle est un échec cuisant dans la région de Montréal.

### ***Les Conseil Intermunicipaux de Transport (CIT)***

---

La loi sur les Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT) dans la région de Montréal, adoptée en 1983, tente d'apporter une solution à l'inadaptation des territoires des autorités organisatrices de transport avec leur territoire d'exploitation. Elle doit s'entendre aussi comme intégrante d'un mouvement de décentralisation amorcé dès le début des années 1980, avec la création des MRC et le transfert partiel de compétences de l'Etat vers les collectivités locales.

Elle donne ainsi aux gouvernements locaux des franges suburbaines, en marge des zones organisées par les commissions de transports, le pouvoir de création d'OMIT (Offices Municipaux ou Intermunicipaux de Transport) sans en passer par de longues études des services centraux, bien que leur création soit validée par décret : *"Une municipalité peut, par règlement, autoriser la conclusion d'une entente avec toute autre municipalité pour permettre la constitution d'un conseil intermunicipal de transport. Le conseil a pour objets d'organiser un service de transport en commun de personnes dans le territoire des municipalités parties à l'entente, lequel constitue son territoire, et d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire"* (articles 2 et suivants).

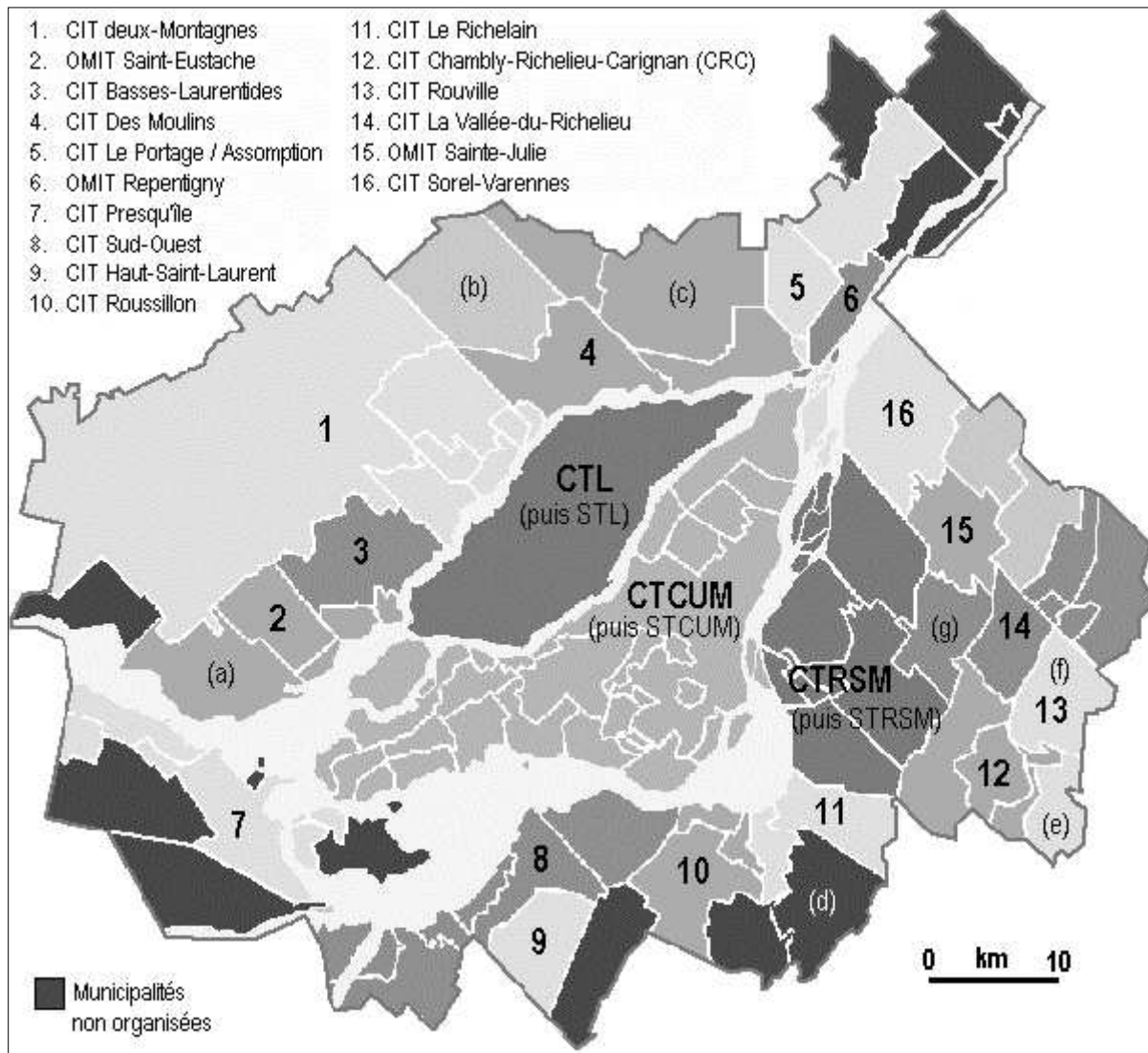
Alors que les MRC avaient été créées volontairement selon des critères de sentiment d'appartenance et de relations qui auraient pu servir de ferment à la constitution d'OMIT, aucune Municipalité Régionale ne s'engage dans cette voie, si bien que l'organisation des transports suburbains va suivre des logiques toutes autres. En 1985, 13 organismes sont créés. Peu sont totalement inclus dans la région de recensement de Montréal et s'étendent jusqu'à 60 kilomètres du

---

<sup>733</sup> Projet de loi n°77-9 sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, 1977, ch. 64

centre de Montréal. En 1986, 5 autres voient le jour<sup>734</sup>. Leurs conseils ne peuvent gérer en propre (régie) l'exploitation des réseaux et doivent faire appel à des organismes de transport (publics ou privés).

**Carte n°47**  
**OMIT et OPT dans la région de recensement de Montréal**



(a) retrait de la municipalité d'Oka du CIT Deux-Montagnes (1995) ; (b) Sainte-Anne-des-Plaines : service de transport municipal (1993-1995) ; (c) Mascouche : appartient aussi au CIT Montcalm ; (d) Saint-Philippe : en contrat avec le CIT Le Richelain ; (e) Notre-Dame-de-Bon-Secours : en contrat avec le CIT Chambly-Richelieu-Carignan (jusqu'à sa fusion avec Richelieu en 2000) ; (f) Saint-Mathias-sur-Richelieu : en contrat avec le CIT Chambly-Richelieu-Carignan ; (g) Saint-Bruno-de-Montarville : dispose aussi d'un service de transport Municipal depuis 1985 ; (7) activité en 1985 ; (13) activité entre 1985 et 1995. **Sources** : MTQ, service transport terrestre des personnes (bureau de Montréal), 1998 ; AMT. **Fonds de Carte** : RMRM (1996), hors AR de Saint-Jérôme. **Carte** : Raynald INGELAERE (2001)

<sup>734</sup> **Exploitation depuis 1985** : Chambly-Richelieu-Carignan (6 municipalités dont 3 sous contrat de desserte) ; Chemin-du-Roy (1985-1987, fusionné à Des Moulins) ; Haut-Saint-Laurent (19 municipalités) ; Le Portage (9 puis 12 municipalités en 1987) ; Le Richelain (4 municipalités dont 1 sous contrat de desserte) ; Presqu'île (4 municipalités seule année d'activité, 1985) ; Repentigny (14 municipalité) ; Roussillon (3 municipalités) ; Rouville (8 municipalités, sans activité depuis 1995) ; Saint-Bruno-de-Montarville (1 municipalité) ; Sainte-Julie (1 municipalité) ; Sorel-Varennes (7 municipalités) ; Vallée-du-Richelieu (9 municipalités) ; Sud-Ouest (9 municipalités). **Depuis 1986** : Basses-Laurentides (10 municipalités) ; Des Moulins (4 municipalités) ; Deux-Montagnes (5 municipalités (puis 4 à compter de 1995)) ; Le Gardeurois (1986-1987, 3 municipalités, rattaché au CIT Le Portage) ; Montcalm (11 municipalités). **Au delà** : Sainte-Anne-des-Plaines (1993-1995, 1 municipalité)

Cette même loi, donne possibilité aux Organismes Publics de Transport (OPT) que sont la CTL, la CTCUM et la CTRSM, d'exploiter les lignes qu'ils possèdent hors de leur territoire juridique jusqu'en 1985, mais leur interdit par la suite de poursuivre l'exploitation à moins d'être désignés comme exploitants de réseaux hors de leur territoire dans la mesure où, la ou les, municipalités sont organisées à cette fin. En fait, la préférence gouvernementale penche pour le cloisonnement relatif des systèmes, même s'il souhaite les coordonner.

### ***Les Organismes publics de Transport (OPT) rendus au contrôle local***

---

Dans la logique de rendre aux gouvernements locaux les responsabilités en matière de transport collectif, le gouvernement du Québec décide la réforme des commissions de transports de Laval, Longueuil et de la CUM. Pour ce faire, il transforme les commissions en sociétés (publiques)<sup>735</sup> dirigées par un conseil d'administration dont les membres sont désignés par les élus locaux. A titre d'exemple, celui de Montréal est composé de neuf membres, désignés par le Conseil de la CUM. Le président du Comité exécutif est membre de droit. Trois membres sont désignés parmi les conseillers de Montréal, trois parmi les villes de la banlieue de Montréal. Deux sont choisis par le conseil parmi les citoyens résidant sur le territoire de la société, l'un par la ville de Montréal, l'autre par sa banlieue. Cette ouverture à des particuliers, sans qu'il soit spécifié que ces citoyens soient effectivement des usagers des transports urbains, est symptomatique de la mouvance qui prône la démocratie participative (ou la gouvernance). Le gouvernement n'intervient donc plus directement, c'est du moins ce qu'il tend à faire croire, dans l'organisation des transports collectifs.

#### **1.1.2.**

### **UNE COORDINATION DES SYSTEMES DE TRANSPORTS DANS UN CADRE METROPOLITAIN**

---

Le territoire urbanisé de l'agglomération montréalaise, au début des années 1970, s'organise autour de trois entités juridiques distinctes, qui n'entretiennent aucune relation et ne favorisent pas le transbordement des usagers des transports collectifs d'une compagnie à l'autre. Les tentatives de coopération déjà menées et avortées depuis la fin des années 1970, doivent, pour le gouvernement, déboucher au plus vite sur une structure de coordination des différentes autorités de transport dans la région de Montréal, alors qu'il est lui-même responsable de la juxtaposition des différents organismes. Car *"la création des CIT a engendré une multiplication des centres décisionnels*

---

<sup>735</sup> La CTCUM devient STCUM (Société de Transport de la CUM), la CTL, STL (Société de Transport de Laval) et la CTRSM, STRSM (Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal)

en matière de transport en commun. De ce fait, les problèmes d'harmonisation des services (tarification, horaires, parcours, terminus), déjà présents entre les réseaux de la STCUM, de la STL et de la STRSM, se sont amplifiés" <sup>736</sup>.

### 1.1.2.1. LES TENTATIVES DE COORDINATION

---

Le comité des transports de la région de Montréal (CTRM) <sup>737</sup>, mis sur pied en 1976 sur l'initiative du gouvernement du Québec, a pour mission d'étudier l'organisation des transports dans l'agglomération montréalaise : institutions, réseaux... Le CTRM propose d'abord l'extension des périmètres juridiques de la CTL et de la CTRSM de façon à ce qu'ils coïncident approximativement le périmètre de recensement de la population de 1971. La CTL intégrerait ainsi 11 nouvelles municipalités <sup>738</sup> et la CTRSM, 14, principalement dans le Sud-Est <sup>739</sup>. Mais cette recommandation n'est pas suivie d'effets. "Quant aux institutions, le CTRM suggérait entre autres la formation d'un organisme de coordination des intervenants dans le transport en commun : le conseil des transports de la région de Montréal (COTREM). En 1978, le gouvernement a donné suite à cette dernière recommandation ; le COTREM s'est vu confier des pouvoirs d'étude, de recommandation et de coordination en vue d'arriver ; à une meilleure planification des services de transport collectif à caractère régional" <sup>740</sup>. Il est composé d'un président, nommé par le gouvernement pour 5 ans, et des présidents de la CTL, de la CTCUM, et de la CTRSM. "Aussi le réseau de la région de Montréal doit-il dorénavant être considéré comme un tout au sein duquel les commissions de transport et les autres transporteurs ne sont pas en concurrence. Au contraire, chaque transporteur devra apporter son support à la mise en place du réseau intégré, de façon à abaisser les coûts pour l'ensemble de la collectivité, tout en offrant le meilleur service à la population" <sup>741</sup>. Mais les sociétés n'arrivent pas à s'entendre sur un consensus minimal qui permettrait une coordination de leurs actions.

---

<sup>736</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1989)**, *Au service de l'utilisateur, document de discussion sur le transport en commun dans la région de Montréal*, Février 1989, 122 pages, page 10

<sup>737</sup> Cf. **COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL (CTRM) (1976)**, *Rapport d'étape*, CUM - service de la planification, décembre 1976, 106 pages ; **COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA RÉGION DE MONTRÉAL (CTRM) (1977)**, *Le transport des personnes*, CUM - service de la planification, 1977, 103 pages

<sup>738</sup> Blainville, Bois-des-Filions, Boisbriand, Deux-Montagnes, Lorraine, Pointe-Calumet, Rosemère, Saint-Eustache, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Sainte-Thérèse et Terrebonne

<sup>739</sup> Beloeil, Candiac, Carignan, Chambly, La Prairie, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Amable, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Sainte-Julie et Varennes

<sup>740</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1982)**, *Le transport en commun, un choix régional – proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal*, juin 1982, 92 pages, page 10

<sup>741</sup> **BELLEVAL Denis (Ministre des transports du Québec)**, *Plan de Transport intégré de la région de Montréal*, décembre 1979, 53 pages

Face à ce constat d'échec, la Communauté urbaine de Montréal propose, encore, en 1981, la formation d'un organisme régional de transport (ORT), composé d'élus, qui prendrait le relais du COTREM. Cet ORT serait chargé de planifier, de réaliser et de gérer les systèmes de transport rapide (métro, trains), et de proposer pour ces modes une intégration tarifaire. *"L'organisme régional de transport [ORT] ne vise aucunement à enlever aux transporteurs actuels les responsabilités et les pouvoirs qui leur sont attribués. Ces derniers continueront d'être chargés de l'exploitation des réseaux d'autobus sous leur juridiction, de déterminer leur politique de tarification et de décider des niveaux de services offerts. Il n'est aucunement question de diminuer la compétence des transporteurs locaux, mais bien de mettre à leur disposition un réseau de transport en commun rapide permettant d'augmenter leur productivité tout en assurant une meilleure coordination d'ensemble"* <sup>742</sup>.

Dans sa "proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal" (1982), le gouvernement du Québec propose la création d'un organisme régional qui viendrait coordonner les commissions locales : *"Le cadre institutionnel du transport en commun dans la région de Montréal comprendrait deux paliers de décision qui se partagerait les responsabilités. La principale responsabilité du palier régional serait de contrôler les systèmes de transport à caractère régional, c'est-à-dire les systèmes qui assurent le déplacement des voyageurs entre les différentes composantes de l'agglomération et, de façon plus générale, qui bénéficient à l'ensemble de l'agglomération. Les trains de banlieue, les autobus régionaux et éventuellement le métro de surface font évidemment partie de cette catégorie. Quant au métro souterrain, son caractère régional semble moins évident puisque la plupart des stations sont situées sur le territoire de la ville de Montréal"* <sup>743</sup>. Son conseil de 31 membres serait composé majoritairement d'élus : 14 pour la CUM, 3 pour Laval, 3 pour la Rive-Sud, 3 pour le gouvernement, les sièges restants étant attribués à des experts ou à des usagers. Mais, contre toute attente, la loi sur les CIT vient encore désagréger le territoire de la région de Montréal, et, en guise d'organisation régionale des transports, le gouvernement du Québec met sur pied un comité, sans réel enthousiasme, réunissant les principaux élus de la région. Comme dans la précédente structure, les tiraillements politiques et les divergences de points de vue empêche tout engagement d'un processus de coordination entre les organismes de transport public.

Devant cette situation, le ministre des transports invite les CIT des rives Nord et Sud à former deux comités, le premier traitant du financement, le second, des trains de banlieue. Néanmoins, les CIT font rapidement savoir au gouvernement qu'il est nécessaire d'intégrer les sociétés

---

<sup>742</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1981) - Bureau du président du Comité Exécutif, Proposition pour la création d'un organisme de transport régional**, mai 1981, 48 pages, page 10

<sup>743</sup> **MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC (1982), op. cit.**, pp. 41-42



de transport (STL, STCUM, STRSM) pour poursuivre l'étude. En février 1988, une Table de Concertation Régionale, est constituée. Si elle n'a pas de pouvoir décisionnel, elle devient le lieu de discussion de tous les partenaires en transport (OPT et OMIT) de la région, réunis dans le but d'harmoniser services et politiques. Elle est chargée de la formulation d'ententes en vue d'une utilisation conjointe d'équipements (voies réservées, terminus...), de déterminer les conditions d'une intégration tarifaire régionale, et de la mise en place de mesures financières venant compenser les effets de débordements des OPT (plus particulièrement celle de Montréal) et des coûts inhérents.

### **1.1.2.2. LE CONSEIL METROPOLITAIN DE TRANSPORT EN COMMUN (CMTC)**

---

A la fin de l'année 1989, le gouvernement décide de mettre un terme aux attermolements des élus locaux et crée le CMTC, Conseil Métropolitain de Transport en Commun, qui entre en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1990, sur la base d'une entente ténue arrachée aux trois sociétés. La Ville de Montréal y désigne six représentants. Les autres membres sont les représentants d'autres municipalités de la CUM (2), de Laval (2) et de la STRSM (2) ainsi que le président de la CUM. Les autorités des franges suburbaines n'y sont pas intégrées.

Cependant la prise de décision au CMTC exige l'unanimité sur les questions de nature financière et la double majorité sur les autres sujets (Montréal et les autres instances). Il est néanmoins peu probable que la STL, la STRSM décident une aide compensatoire à la STCUM, puisque aucun consensus n'a été trouvé en dix ans. Le CMTC *"devait constituer un lieu de mise en commun, mais en préservant l'autonomie décisionnelle de chaque société. Il avait pour mission d'établir une tarification régionale, de planifier les infrastructures reliant les territoires des sociétés, de partager entre elles les coûts et les subventions et de coordonner les services. (...) Après cinq ans d'existence, le CMTC pouvait faire état d'une carte mensuelle donnant accès aux services des trois sociétés. Cependant, aucun autre progrès n'avait été enregistré sur la coordination des services, l'intégration des services de transport adapté ou le développement d'infrastructures métropolitaines. Le partage des recettes générées par la carte régionale n'était aucunement basé sur une logique de transport. Les sociétés conservaient en effet la totalité des recettes des titres vendus à leurs résidents"* <sup>744</sup> alors que 90% des usagers détenteurs de la carte utilisaient le réseau de la STCUM. Par ailleurs, les OMIT des rives Nord et Sud, étaient toujours exclus du schéma d'intégration. Alors que la STCUM annonce l'abandon à la fin 1994 des services régionaux ferroviaires, dont elle ne veut plus assumer seule les déficits, le gouvernement décide une énième réforme.

---

<sup>744</sup> MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA METROPOLE (1999), *Evaluation de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, Gouvernement du Québec, 1999, 42 pages, pp. 3-4

### 1.1.2.3. AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) ET POUVOIR METROPOLITAIN ?

---

Il court-circuite le travail, lent et laborieux, des élus locaux sur le transport en commun et impose une agence métropolitaine de transport (AMT)<sup>745</sup>, aux OPT et aux OMIT de la région de Montréal. Il prend en main la constitution du conseil d'administration. Il en nomme les cinq membres, dont le PDG, et en désigne deux autres, l'un sur proposition du comité exécutif de la CUM, et l'autre sur avis de Laval et des préfets [qui régissent les MRC] du territoire. Il donne d'importants pouvoirs à la nouvelle structure, dont la planification (circuits et modes à caractère métropolitain), la mise en place d'une grille tarifaire inter-sociétés, puis la gestion des chemins de fer de banlieue. La Province assoit son emprise sur le transport collectif, mais il se contente de coordonner les différentes instances, sans les simplifier : en effet, il aurait pu réorganiser juridiquement, et spatialement, OPT et OMIT du territoire.

En 2000, avec la création de la Communauté Métropolitaine de Montréal<sup>746</sup>, et la création des villes nouvelles de Montréal et de Longueuil (sur le schéma de la loi PLM française), l'AMT conserve ses prérogatives en matière de transport. La composition du conseil d'administration de l'agence est toutefois modifiée de façon à ce que la CMM puisse y siéger : 4 membres seront nommés par le gouvernement, 3 le seront par la communauté métropolitaine de Montréal. Ainsi, le gouvernement décide-t-il de ne pas laisser dans les seules mains locales les pouvoirs de régulation métropolitaine que détient l'AMT sur le transport collectif, en conservant la majorité absolue. Il lie néanmoins le sort de l'AMT à la CMM puisqu'il donne à cette dernière un droit de contrôle et de désaveu sur la politique menée par l'agence (planification, développement des réseaux, plan stratégique, politique tarifaire...).

## 1.2.

### LILLE : LA THEORIE DE LA SEPARATION DES POUVOIRS

---

La Communauté Urbaine de Lille (CUDL), à sa création, n'hérite pas d'une situation plus enviable que celle de Montréal. En effet, sa zone urbaine, la conurbation, est divisée en deux périmètres de transports urbains distincts. Deux structures (un syndicat mixte et un comité tripartite) concèdent à deux sociétés fermières, respectivement la CGIT et l'ELRT, l'exploitation des réseaux urbains. Le reste du territoire communautaire, suburbain, est desservi par une trentaine de transporteurs privés réunis et

---

<sup>745</sup> Cf. Première Partie, Chapitre troisième, 1.2.1.1. L'Agence Métropolitaine de Transport (AMT), pp. 258-264

<sup>746</sup> **GOUVERNEMENT DU QUEBEC (2000-3)**, Projet de loi n°170 (2000, chapitre 56), loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais, adopté le mardi 19 décembre 2000, éditeur officiel du Québec, 2000, 324 pages

organisés dans le Comité Technique Départemental des Transports (CTDT). Le transport scolaire est assumé par le département du Nord, y compris sur le territoire des communautés urbaines. Enfin, les liaisons ferroviaires (la communauté compte une cinquantaine de gares ou de points d'arrêts), sont assurées par la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), - société d'économie mixte dont l'actionnaire majoritaire est l'Etat -, dont l'objectif premier est la rationalisation, ou la productivité de ses lignes, et non pas la satisfaction des besoins particuliers des collectivités locales.

### 1.2.1

#### LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE

---

A la date de création de la CUDL, la gestion des systèmes de transport en commun dans les agglomérations de Lille et de Roubaix – Tourcoing associe les villes (ou leur groupement) et le Département du Nord. La loi sur les communautés urbaines de Lille du 31 décembre 1966, puis le décret n°67-1053 du 2 décembre 1967<sup>747</sup>, précisent que la communauté obtient compétence dans les domaines des transports à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1968. Elle devient par la seule autorité responsable en la matière. La CUDL doit ainsi se substituer ainsi aux villes dans les institutions concédantes.

##### 1.2.1.1. UN AJUSTEMENT JURIDIQUE DANS LA ZONE URBAINE

---

La fin de la concession de l'ELRT, sur le réseau de Roubaix-Tourcoing, coïncide avec la prise de compétence en matière de transport collectif de la communauté urbaine de Lille. A la fin de l'année 1967, l'ELRT fait savoir qu'elle ne souhaite pas poursuivre l'exploitation. Le conseil général du Nord et la CUDL mettent alors sur pied une commission de travail dans le but de déterminer d'une part, le cadre juridique du pouvoir concédant, et d'autre part, les conditions de la poursuite de l'exploitation<sup>748</sup>. Le 6 mai 1968, la CGIT propose la reprise du réseau, avant que l'ELRT ne revienne sur sa décision, le 14 juin, et soumette un projet d'exploitation jusqu'en 1971. Le 6 septembre, le préfet du département, dans une lettre adressée au président de la communauté préconise la prorogation de la concession jusqu'au 31 décembre afin que les deux sociétés s'entendent pour une exploitation commune, faut de quoi un appel d'offre serait lancé. *"De très nombreuses réunions ont été nécessaires pour élaborer un texte qui tienne compte de la volonté des pouvoirs concédants de calquer l'exploitation du réseau de ROUBAIX – TOURCOING sur celui de Lille (...). Parallèlement, le Conseil Général du Nord et le Conseil de la communauté urbaine se sont mis d'accord sur un certain nombre de règles,*

---

<sup>747</sup> JOURNAL OFFICIEL (1975), *Les communautés urbaines*, éditions du Journal Officiel, n°1318, 1975, 303 pages ; pp. 217-218

<sup>748</sup> Cf. CONSEIL GENERAL DU NORD (1967), *rapport du Préfet*, session extraordinaire de décembre 1967, tome III, délibération n°388 ; Cf. COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1968-1), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 23 février 1968, pp. 205-207

dont la codification sous forme de statut a permis la création d'un syndicat mixte qui a pris le nom de Syndicat mixte des Transports Publics de la Communauté Urbaine de Lille et qui est entré en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1969<sup>749</sup>. Le conseil du syndicat est de 6 membres répartis également entre Communauté et Département, les contributions au réseau étant, elles aussi, équivalentes. CGIT et ELRT s'entendent pour gérer ensemble le réseau de Roubaix-Tourcoing, et créent la SNELRT (Société Nouvelle de l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing).

La Communauté urbaine de Lille se substitue aux communes membres du Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de Lille et de sa Banlieue (1960), qui poursuit l'action pour lequel il a été créé, indépendamment du réseau de Roubaix-Tourcoing. Toutefois, les deux partenaires s'entendent dès le début des années 1970 sur le fait que l'exercice du pouvoir concédant devrait s'effectuer dans le cadre d'une structure unique.

C'est finalement le 2 décembre 1972 que les délibérations concordantes du Conseil Général du Nord et du Conseil de la CUDL, mènent à la fusion des entités et à la création du syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille (SMT). Le syndicat a pour fonction l'exercice du pouvoir concédant pour l'exploitation des réseaux de transports en commun de la communauté urbaine de Lille à l'intérieur du périmètre urbain. Le comité syndical (conseil d'administration) est formé de dix délégués également répartis entre les deux partenaires. La présidence est alternativement occupée, ou par un représentant du conseil de la CUDL, ou par un représentant du conseil général. Les contributions financières à l'équilibre du budget du syndicat (et donc de l'exploitation des réseaux) sont fixées dans la proportion de 60% pour la CUDL et 40% pour le Département du Nord.

Juridiquement donc, le SMT est l'autorité organisatrice des transports en commun, par mandat de la CUDL et du département : il possède les matériels fixes ou mobiles nécessaires à l'exploitation ; il est l'autorité publique qui concède aux entreprises privées la gestion des réseaux ; il fixe les tarifs, détermine les circuits, horaires, et fréquences ; il élabore les budgets d'exploitation et comble les déficits éventuels. Mais en pratique, la Communauté garde une place prépondérante dans la mesure où, de par ses responsabilités en matière d'aménagement, de circulation, elle conserve sa compétence de planification générale des transports. Les membres du Conseil ne sont d'ailleurs pas prêts à se reposer sur les quelques délégués qui siègent au syndicat, qui vont, dans les faits, servir généralement de relais aux orientations prises par le conseil. Un vice-président aux transports urbains

---

<sup>749</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975), *in op. cit.*, page 10

est nommé dès le premier mandat, et qui, outre ses fonctions au bureau de la communauté, va présider une commission du conseil chargée de ce sujet.

### 1.2.1.2. UN AJUSTEMENT TERRITORIAL

---

De l'unification politique découle la prise en charge financière globale des transports collectifs par l'Etablissement Public, et donc tous ses membres. Or la Communauté n'intervient que dans le cadre de l'espace urbain constitué par le regroupement des PTU de Lille et de Roubaix-Tourcoing, définis en 1961, soit sur le territoire d'une trentaine de communes, alors qu'elles en associent près de 90. Soixante autres communes dépendent du CTD, qui coordonne l'action des entrepreneurs privés en zone suburbaine.

*"Or, (...) les besoins de transports, nés de l'urbanisation et mis en évidence par les demandes répétées des maires des communes limitrophes des périmètres urbains, n'ont pu être satisfaits en raison d'une part, des limites territoriales imposées à l'exploitation de la Compagnie Générale Industrielle de Transport et de la Société Nouvelle de l'Electricité Lille Roubaix Tourcoing et, d'autre part, de l'extrême difficulté de concilier les parties au sein du Comité Technique Départemental des Transports où la Communauté ne joue aucun rôle"* <sup>750</sup>. Dès avril 1970, le conseil demande donc au préfet d'étendre le périmètre des transports urbains aux limites administratives de la CUDL. Mais les transporteurs privés voient d'un mauvais œil l'extension juridictionnelle de la communauté et ralentissent la décision au CTD. Par deux fois, en juillet et septembre 1971, l'unanimité requise n'est pas atteinte. La requête est alors transmise au ministre de l'intérieur, qui arrête sa décision sur la base d'un rapport du directeur départemental de l'équipement d'octobre 1971. Le 13 mars 1972, enfin, diront les délégués communautaires, le périmètre des transports urbains coïncide avec le territoire juridique de la structure supracommunale. Le SMT a mission d'intégrer dès lors les compagnies concernées par affrètement ou concession des lignes.

## 1.2.2.

### LE DEPARTEMENT DU NORD

---

Le Conseil général, par l'intermédiaire du CTD, est rendu responsable par l'Etat, du transport routier départemental de voyageurs hors les lignes inscrites totalement dans les périmètres urbains dès les années d'après guerres. Il peut aussi être amené à jouer un rôle en matière de

---

<sup>750</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1970), *Registre des délibérations du Conseil de Communauté*, du 24 avril 1970, délibération n°161, pp. 1311-1312, page 1312

transport scolaire en vertu des possibilités qui lui sont offertes par l'Etat, ce même si les élèves habitent en zone urbaine. En vertu du décret n°65-1063 du 7 décembre 1965, l'Etat donne pouvoir aux départements d'organiser des services spéciaux réservés aux écoliers. Puis, le décret n°69-520 du 31 mai 1969 édicte des règles sur la gratuité du transport scolaire en fonction de la distance. Le décret n°73-462 du 4 mai 1973, enfin, précise que l'organisation matérielle des circuits spéciaux dépend du CTD.

Sur cette base, le Conseil Général du Nord, adopte dès janvier 1966, sur la base d'un vœu du groupe communiste, la prise en charge financière (partielle ou totale) des coûts liés au transport scolaire pour les élèves ayant à se déplacer à plus de 3 kilomètres de leur domicile. L'année suivante, l'organisation de lignes de ramassage scolaire est envisagée <sup>751</sup>, puis finalement adoptée pour l'année scolaire 1968-1969. Dans le cas particulier du département du Nord, celui-ci agit aussi dans l'organisation des transports urbains de la dorsale urbaine de Lille, puis de sa communauté. Le département peut ainsi être considéré, comme un acteur des transports collectifs, qui vient en complément des transports en zones urbaines, même s'il n'a pas explicitement le titre d'autorité organisatrice.

Les lois de décentralisation du début des années 1980, - La LOTI <sup>752</sup> puis les différents textes parus traitant de la répartition de compétence entre les collectivités locales -, confirment l'intervention du département dans les transports collectifs hors les zones urbaines et son statut d'autorité organisatrice.

Le Département peut ainsi définir un plan départemental de transport (hors les zones urbaines) et passer avec des transporteurs privés toute convention susceptible d'en permettre la réalisation. L'organisation des transports scolaires et la fixation des critères de gratuité, dépendent dès 1983 des acteurs locaux dans les conditions fixées par la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 : le département est compétent sur son territoire hors les zones organisées par un périmètre des transports urbains (PTU). A l'intérieur des PTU, l'autorité concédante devient responsable du transport scolaire.

*"Même si la nouvelle répartition des compétences entre départements et autorités urbaines de transport pouvait faire craindre une certaine parcellisation des règles et des régimes sur le plan*

---

<sup>751</sup> Cf. **CONSEIL GENERAL DU NORD (1966-2)**, *Extrait des procès verbaux des délibérations*, deuxième session ordinaire de 1965, séance du 18 janvier 1966, vœu n°3015 ; **CONSEIL GENERAL DU NORD (1967-2)**, *Extrait des procès verbaux des délibérations*, Session extraordinaire de décembre 1967, séance du 20 décembre 1967, vœux n°3032, 3037 et 3054

<sup>752</sup> **JOURNAL OFFICIEL (1982)**, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (JO du 31/12/1982)

*national – qui s'est avérée exacte par la suite – elle permettrait aussi de mener en matière de Transport Scolaire la politique de leur choix. Le Département du Nord, qui avait déjà une longue expérience dans le transport des élèves, sut très vite s'adapter à cette nouvelle situation. Son action visa à deux objectifs : 1. garder dans tout le département un caractère unitaire au système des transports scolaires ; 2. étendre la gratuité à d'autres catégories d'élèves, tout en assouplissant, sur le plan général, les conditions d'accès à la gratuité du transport"* <sup>753</sup>. Dans une réunion de juillet 1985 <sup>754</sup>, le département du Nord demande aux autorités organisatrices des transports urbains de ratifier le transfert au département de la compétence des transports scolaires, et de la part de la DGD correspondante. Dans les faits, toutes vont l'accepter. Le Département du Nord devient ainsi autorité organisatrice unique.

Il va pouvoir dès lors, organiser des lignes régulières départementales, des circuits spéciaux scolaires, ou subventionner les élèves qu'ils se déplacent sur le réseau départemental, ou en milieu urbain.

### 1.2.3.

#### LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

---

Les transports ferroviaires de voyageurs, dont les lignes qui sillonnent la banlieue de Lille, dépendent jusqu'au milieu des années 1970 de la SNCF, qui mène une politique propre et indépendante (ou strictement dépendante de l'Etat) des pouvoirs locaux. A compter du 23 décembre 1971, cependant, l'autonomie de gestion de l'Entreprise ainsi que la structure administrative de la SNCF sont réformées par la création de 25 Régions désignées par le siège de la Région (excepté en région Ile-De-France). La création des EPR (Etablissements publics régionaux), en 1972, va faire germer l'idée qu'ils pourraient être le socle de l'organisation future des transports régionaux.

##### 1.2.3.1. EPR, REGION ET RAIL

---

*"Le 6 mars 1974, un Conseil Interministériel restreint sur l'énergie, désireux de promouvoir les transports collectifs, confie, au Secrétariat d'Etat aux Transports, le soin de désigner six régions pilotes chargées d'étudier, à leur niveau, la réorganisation de leurs services ferroviaires et routiers de voyageurs, ouvrant ainsi la perspective d'un accroissement des responsabilités régionales*

---

<sup>753</sup> **LAPERRE Claude (directeur des transports départementaux)**, *Les transports scolaires : une volonté au service d'une idée*, Conseil Général – Département du Nord, 1993, 52 pages (+ annexes), page 29

<sup>754</sup> **CONSEIL GENERAL DU NORD (1985)**, Extraits des procès verbaux des délibérations, réunion du 12 juillet 1985 (adoption du rapport SG/DTD1/006, " Politique départementale en matière de transports publics de personnes")

en ce domaine" <sup>755</sup>. Si le Nord-Pas-de-Calais n'est pas retenu, en revanche, le conseil régional, présidé par Pierre Mauroy, - compte tenu de la dégradation des services ferroviaires, du vieillissement de matériel et de l'absence d'initiative -, se porte volontaire pour établir un schéma régional, qui doit déboucher sur une convention tripartite de l'exploitation des lignes de chemin de fer, entre région, Etat et SNCF. Les décrets des 30 août et 7 décembre 1977, 4 septembre 1978 et 24 septembre 1979 sur les schémas régionaux de transports encadrent l'expérimentation. Un nouvel acteur des transports voit donc le jour, dans une "niche" des transports collectifs dans laquelle ni la CUDL et ni le Département du Nord ne sont impliqués.

Avec les lois de décentralisation, la région obtient le statut de collectivité locale, mais ne devient pas, à l'instar du département du Nord, une autorité organisatrice des transports ferroviaires, de plein droit, même si elle a en charge l'élaboration d'un schéma régional. En effet, l'application d'un tel schéma passe par une convention tripartite entre région, Etat et SNCF, qui sont des partenaires de poids fort variable. *"Les services régionaux suivent un régime ambigu faute d'être délimités avec précision. Ils seraient composés de deux catégories. (...) L'Etablissement National [SNCF] est maître de la consistance des services régionaux (LOTI, art 22-I) comme celle des services nationaux. Il peut les accroître, ou plus vraisemblablement, en égard à leur déficit, les réduire ou les supprimer. Seulement consultées, les régions mécontentes sont incitées à se tourner vers la seconde "catégorie" de services régionaux ferroviaires, ceux qu'elles inscrivent à leur plan de transport, c'est à dire qu'elles conventionnent et qu'elles financent. (...) L'inventaire n'est pas terminé. Il faut compter avec les liaisons ferroviaires (...) que l'Etablissement National a décidé ou décidera souverainement de transférer sur route (...). Celles-ci sont alors considérées, fort logiquement, comme des dessertes routières ordinaires et leur responsabilité passe, soit aux régions qui les inscrivent à leur plan de transport, soit aux autres collectivités territoriales qui acceptent de les conventionner (LOTI, art 29 et 30)" <sup>756</sup>.*

En fait, la continuité du transport ferroviaire dépend, dans les faits de l'action volontariste, ou non, des régions. Car la SNCF détermine unilatéralement l'objet et l'enjeu du conventionnement (de la contractualisation). Elle peut menacer de supprimer une desserte déficitaire et dans une certaine mesure contraindre les élus à l'inscrire au plan de transport. Si la convention est un match entre la SNCF et la région, c'est la SNCF qui en délimite le terrain, et son but final, est de convertir les régions et l'ensemble des dessertes au régime de la convention.

---

<sup>755</sup> **LEBLANC Michel / NETILLARD Jean**, "Le schéma régional des transports Nord-Pas-de-Calais", in **Revue Générale des Chemins de Fer**, Bordas, Juillet-Août 1982, 101<sup>e</sup> année, pp. 375-382 ; page 375

<sup>756</sup> **BROUSOLE Denis (1989)**, "Conventions entre personnes publiques et décentralisation - l'exemple des dessertes ferroviaires -", in **Actualité Juridique de Droit Administratif**, n°12, 20 Décembre 1989, pp. 747-755



### 1.2.3.2. LA CEE, LA REGION ET LE RAIL

---

Mais l'évolution de l'implication du conseil régional vers son accession à un statut d'autorité organisatrice ne se pose réellement qu'à compter de la prise de position de la Communauté Economique Européenne (CEE) quant aux futurs souhaitables de l'organisation des services ferroviaires au sein des Etats membres.

#### *L'incursion européenne dans la politique ferroviaire française*

---

Le conseil des Ministres de l'Europe, et notamment celui des transports (CEMT), prend dès la fin des années 1980, une série d'orientations, qui se déclinent sous la forme de directives et de règlements dont la mise en œuvre incombe aux Etats nationaux. François Behafy (1995) donne une bonne synthèse de leur teneur :

- "1. *Les missions de service public confiées aux entreprises ferroviaires et la contribution des pouvoirs publics à leur financement doivent faire l'objet de contrats entre les parties concernées.*
2. *Les Etats doivent harmoniser les conditions de la concurrence entre les modes de transport, ou, à défaut, compenser financièrement les entreprises ferroviaires pour les charges qui pèsent plus lourdement sur elles que sur leurs concurrents. Par ailleurs, elles doivent veiller à ce que les moyens suffisants soient affectés à la maintenance et au développement des infrastructures ferroviaires. Ils ont aussi l'obligation de mettre en place des mécanismes permettant de réduire l'endettement des entreprises publiques jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une saine gestion.*
3. *Les entreprises ferroviaires publiques doivent être dotées de statuts leur octroyant suffisamment d'autonomie et leur permettant, sous la responsabilité de leurs propres organes de gestion, de développer et d'ajuster en permanence les moyens mis en œuvre et le niveau de l'offre, en fonction des besoins du marché (y compris dans le domaine des missions de service public).*
4. *Les activités relatives à l'exploitation des services de transport doivent être séparées de celles relatives à la gestion de l'infrastructure. Cette séparation doit être réalisée au moins sur le plan comptable, mais peut aussi comporter la création d'une entité distincte assurant la gestion des infrastructures. En outre, l'infrastructure ferroviaire doit faire l'objet d'une redevance d'utilisation.*
5. *Selon les modalités à définir, les regroupements internationaux doivent se reconnaître des droits d'accès et de transit dans les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres Etats membres, pour les prestations des services de transports internationaux au sein de l'Union Européenne. Cette disposition implique notamment que les entreprises ferroviaires ne disposent plus du droit exclusif d'usage*

*de leur réseau et que le principe de concurrence est également instauré au sein du mode de transport ferroviaire"* <sup>757</sup>

C'est dans ce contexte que le Ministre des Transports, Bernard Bosson, confie, le 8 novembre 1993, l'animation d'une commission de travail associant L'Etat, la SNCF, et six régions françaises : l'Alsace, le Centre, le Nord-Pas-de-Calais, les Pays-de-Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, et Rhône-Alpes. Les travaux de cette commission aboutissent à la publication d'un rapport en date du 31 mars 1994 <sup>758</sup>, qui conclut de manière générale au bien fait que pourrait avoir la régionalisation des transports ferroviaires. "*Parmi les 12 propositions du sénateur HAENEL, les plus importantes étaient :*

- *la création par l'Etat d'un Fonds d'Investissement Ferroviaire Interrégional, le FIFI, devant permettre la modernisation des infrastructures et du matériel*
- *l'élaboration par les régions d'un schéma multimodal de transport établi en concertation avec les collectivités territoriales concernées (...)*
- *la clarification des comptes du TER [Train Express Régional], et la définition d'un nouveau système comptable*
- *la mise au point de nouvelles conventions dites globales"* <sup>759</sup> *a contrario* des conventions dites à la marge, adoptées dans la plupart des Régions, où seuls sont examinés les services supplémentaires demandés par la Région, et les recettes que génèrent ces services.

La plupart des recommandations seront reprises dans la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire du 4 février 1995 et prévoit le transfert aux Régions de la responsabilité des transports collectifs d'intérêt régional, et une expérimentation préalable dans les six régions françaises qui se sont déjà investies dans la commission Haenel <sup>760</sup>.

Dans le même temps, le décret d'Edouard Balladur du 10 mai 1995 relatif à l'ouverture du rail à la concurrence européenne vient confirmer la directive communautaire 91-440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires. L'ensemble de ces mesures n'est pas de nature à rassurer les partisans d'un grand service public ferroviaire.

---

<sup>757</sup> BEHAFY François, "Réflexions sur la privatisation et l'accès aux réseaux", in **CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Des chemins de fers, Pour quoi Faire ?*, séminaire international des 18-20 janvier 1995, CEMT, Paris, 1995, 225 pages, pp. 11-36

<sup>758</sup> HAENAL Hubert (Mr le sénateur), *Région, SNCF : vers un renouveau du service public*, 1994, 29 pages

<sup>759</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1996-1)**, *Procès verbaux des séances du conseil régional*, séance plénière des 27 et 28 juin 1996, n° 81 – nouvelle série, 82 pages, page 71

<sup>760</sup> L'article 67 de la loi stipule "qu'une loi définira, après une phase d'expérimentation qui débutera un an après la présente loi, les modalités d'organisation et de financement des transports collectifs d'intérêt régional et les conditions dans lesquelles ces tâches seront attribuées aux régions, dans le respect de l'égalité des charges imposées au citoyen ainsi que de l'égalité des aides apportées par l'Etat aux régions. Sous réserve de l'expérimentation, cette loi devra prendre en compte le développement coordonné de tous les modes de transport et assurer la concertation entre toutes les autorités organisatrices de transports"

### ***Un essai de régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs***

---

La régionalisation et plus généralement la politique des transports ferroviaires soulèvent de très nombreuses questions dans les milieux politiques, communistes notamment, et syndicaux : privatisation, statut du personnel SNCF, rupture de l'égalité devant le service public... Monsieur CHERET, secrétaire Régional (Nord-Pas-de-Calais) des cheminots CGT, est invité au conseil régional pour exprimer sa position sur le rapport Haenel et la régionalisation : *"En conclusion (...), ce sont les régions qui deviendraient maîtres d'œuvre des politiques de transport. Elles bénéficieraient des fonds publics actuellement attribués à la SNCF et ce sont elles qui décideront des nouveaux équilibres rail/route et public/privé, donc des maintiens ou des suppressions de lignes et de dessertes ferroviaires. La SNCF ne serait plus qu'un opérateur parmi d'autres, passant contrat avec elles. Ce sont donc les régions et les collectivités locales qui prendront en charge les surcoûts et déficits d'infrastructures d'exploitation. Les anciennes péréquations entre lignes rentables et les lignes moins rentables, rendues possibles par la cohérence du service public national, céderont la place aux développements inégaux entre Régions riches et Régions pauvres, n'ayant d'autre alternative que de laisser se dégrader le service public de transport ou d'augmenter les tarifs ou les impôts locaux"* <sup>761</sup>. Se pose aussi la question de la privatisation de la SNCF, de la séparation de ses activités, du statut des personnels liés à l'exploitation régionale des transports de voyageurs...

Le conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, toutes tendances politiques confondues (hors peut-être quelques réticences à l'extrême gauche), ne remet pas en cause, quant à lui, le principe de régionalisation mais reste vigilant sur les conditions du transfert de compétence entre l'Etat et la collectivité locale. Il signe, en présence du Ministre des Transports, un protocole d'accord à la fin du mois d'avril 1994, qui rassemble les préalables à une expérimentation régionale : la réversibilité du processus, soit la possibilité pour la région de se dégager de l'expérimentation ; la garantie que le transfert de compétence sera assorti des besoins financiers nécessaires à son exercice ; l'assurance que les infrastructures ferroviaires resteront sous responsabilité de l'Etat, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ; le respect de l'unité de l'entreprise SNCF, de son statut d'établissement public et le maintien du statut des personnels ; la clarification des relations financières et comptables entre SNCF et Région. Durant deux ans, les négociations entre Etat, Région et SNCF se poursuivent.

---

<sup>761</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1995-2)**, *Procès verbaux des séances du conseil régional*, séance plénière du 15 décembre 1995, n°77 – nouvelle série, 77 pages (+ annexes), page 67 : intervention de Monsieur CHERET – secrétaire Régional (Nord-Pas-de-Calais) des cheminots CGT, au Conseil Régional

Sur la base d'une première version de la convention type, le conseil régional Nord-Pas-de-Calais, réuni le 28 juin 1996, approuve une résolution proposée par l'exécutif qui accepte l'expérimentation de la régionalisation sous réserve d'un certain nombre de garanties de l'Etat. Car "outre le constat d'une proposition financière de l'Etat insuffisante, ce qui est fréquent, les interrogations portaient sur des points aussi importants que la lisibilité des comptes de gestion, la garantie de réversibilité, le maintien des tarifs sociaux, et l'articulation entre la SNCF et le futur EPIC chargé des infrastructures" <sup>762</sup>, en discussion à l'Assemblée Nationale. Le 16 juillet, une délégation régionale est reçue par le Ministre des transports, Bernard Pons, sans que la situation semble se clarifier. Toutefois la détermination de la Région Nord-Pas-de-Calais semble s'étendre. Valéry Giscard d'Estaing, président de l'APCR (Association des Présidents des Conseils Régionaux), fait savoir par courrier que les autres cinq régions - pilotes susceptibles d'expérimenter la régionalisation s'inquiète du retrait éventuel du Nord-Pas-de-Calais. Ces dernières le rejoignent ensuite sur certains points essentiels avancés par la région NPDC. Le 7 août 1996, enfin, une lettre de Bernard PONS, Ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme et d'Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'Etat aux transports, précise les conditions financières du transfert. Le 4 septembre, à l'occasion d'une réunion de travail entre les six régions et les représentants du ministère, une nouvelle convention - cadre est présentée, laquelle contient, aux yeux des élus locaux "des évolutions positives". La séance plénière du conseil régional Nord-Pas-de-Calais des 10-11 octobre 1996 <sup>763</sup>, sous la présidence "verte" de Madame Marie-Christine Blandin, est décisive, puisque les conseillers en acceptent les termes.

Le 21 février 1997, Marie-Christine Blandin, représentant le Nord-Pas-de-Calais <sup>764</sup>, signe, la convention cadre relative à l'expérimentation d'un transfert à la région de l'organisation et du financement des transports collectifs d'intérêt régional, avec l'Etat (représenté par le préfet), et la convention d'exploitation et de gestion du service public TER, avec la SNCF (représentée par Michel Etienne, directeur régional SNCF) <sup>765</sup>, lesquelles définissent les relations, obligations et devoirs entre les différents partenaires pour trois ans <sup>766</sup>. La région Nord-Pas-de-Calais devient ainsi autorité organisatrice des transports comme les cinq autres régions concernées.

---

<sup>762</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1996-1)**, *op. cit.*, page 75 : participation au débat de Monsieur Coppin, conseiller régional, pour le groupe des "Verts"

<sup>763</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1996-2)**, *Procès verbaux des séances du conseil régional*, séance plénière des 10 et 11 octobre 1996, n°82 – nouvelle série, 85 pages, pp. 73-85 ; délibération 96-1548

<sup>764</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1997)**, *Procès verbaux des séances du conseil régional*, séance plénière des 16 et 17 janvier 1997, n°84 – nouvelle série, délibération n°97-0007

<sup>765</sup> Approbation par le conseil d'administration de la SNCF du 29 Janvier 1997

<sup>766</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1997-2)**, *Expérimentation de décentralisation du TER*, 1997, non paginé : reprise de la "Convention entre la région Nord-Pas-de-Calais et la SNCF en date du 21 février 1997" et de la "Convention entre la région Nord-Pas-de-Calais et l'Etat en date du 21 février 1997"

### ***La région comme autorité organisatrice du transport***

---

La séparation des responsabilités de la SNCF, entre gestion des infrastructures ferroviaire et gestion des services de transport ferroviaire, n'interviendra que le 13 février 1997 avec l'adoption par l'Assemblée Nationale de la loi n° 97-135 portant création de l'établissement public "Réseau Ferré de France" (RFF). Par la suite, le décret du 23 décembre 1998, relatif à l'utilisation pour certains transports internationaux de l'infrastructure du réseau ferré national, "*réalise la transposition en droit interne de la directive 91-440 du 19 juillet 1991 (...), et des directives 95-18 et 95-19 du 19 juin 1995, concernant, pour la première, les licences des entreprises ferroviaires et, la seconde, la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure. Il donne ainsi aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires effectuant des prestations de transports internationaux et aux entreprises ferroviaires exploitant des services de transports combinés internationaux les droits d'accès et de transit sur les réseaux des états membres*"<sup>767</sup>. L'influence de l'Union Européenne est de plus en plus palpable au niveau national et concourt à ce que l'expérimentation de la régionalisation des transports soit l'objet d'un suivi régulier.

*"Le comité national de suivi de l'expérimentation s'est réuni le 30 juin [1999] au Sénat, sous la présidence de Michel Sapin, Président du Conseil régional du Centre. (...) Après un rapport introductif d'Adrien Zeller, président du Conseil Régional d'Alsace, le cabinet Coopers en charge du suivi a dressé le bilan des deux dernières années, soulignant les modifications dans l'offre ferroviaire, les investissements en matériel, la fréquentation en hausse et concluant sur des données positives tant en termes de recettes que de trafic"*<sup>768</sup>. A l'issue de la rencontre, des groupes travail sont mis sur pied pour analyser plus finement quatre thématiques : infrastructures et gares ; matériel roulant ; tarification et relations inter-régionales ; gestion et pilotage. Déjà, certaines régions non concernées par l'expérimentation émettent le souhait d'une généralisation rapide du transfert de compétence.

Ainsi dès la troisième année d'expérimentation, les études sur la régionalisation montrent l'intérêt évident que peut avoir la décentralisation du transport ferroviaire. La loi SRU (décembre 2000) relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain, vient confirmer la Région comme autorité organisatrice des transports ferroviaires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002 : "*A ce titre, la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de*

---

<sup>767</sup> **LETTRE DE LA DTT (La) - lettre d'information de la Direction des Transports Terrestres**, n°14, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, mars-avril 1999, 4 pages, page 2

<sup>768</sup> **LETTRE DE LA DTT (La) - lettre d'information de la Direction des Transports Terrestres**, n°17, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, septembre-octobre 1999, 6 pages, page 3

voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte du schéma national multimodal de services collectifs de transports de voyageurs et du schéma régional des transports, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements ainsi que de la cohérence du réseau ferroviaire".

### 1.3.

## LA SYSTEMIQUE DES ACTEURS

Dans la région montréalaise, la tendance organisationnelle vise à une juxtaposition spatiale des autorités compétences en matière de transport collectif, qui ont toutes un monopole sur l'organisation ou l'exploitation des réseaux réguliers ou spéciaux sur leur territoire juridique, quels que soient les modes employés. L'ensemble est coordonné dans une agence métropolitaine, qui facilite les interfaces entre les systèmes de transports et développe des circuits métropolitains (trains de banlieue par exemple).

Figure n°113  
Compétence des acteurs des transports collectifs dans les métropoles de Lille et de Montréal

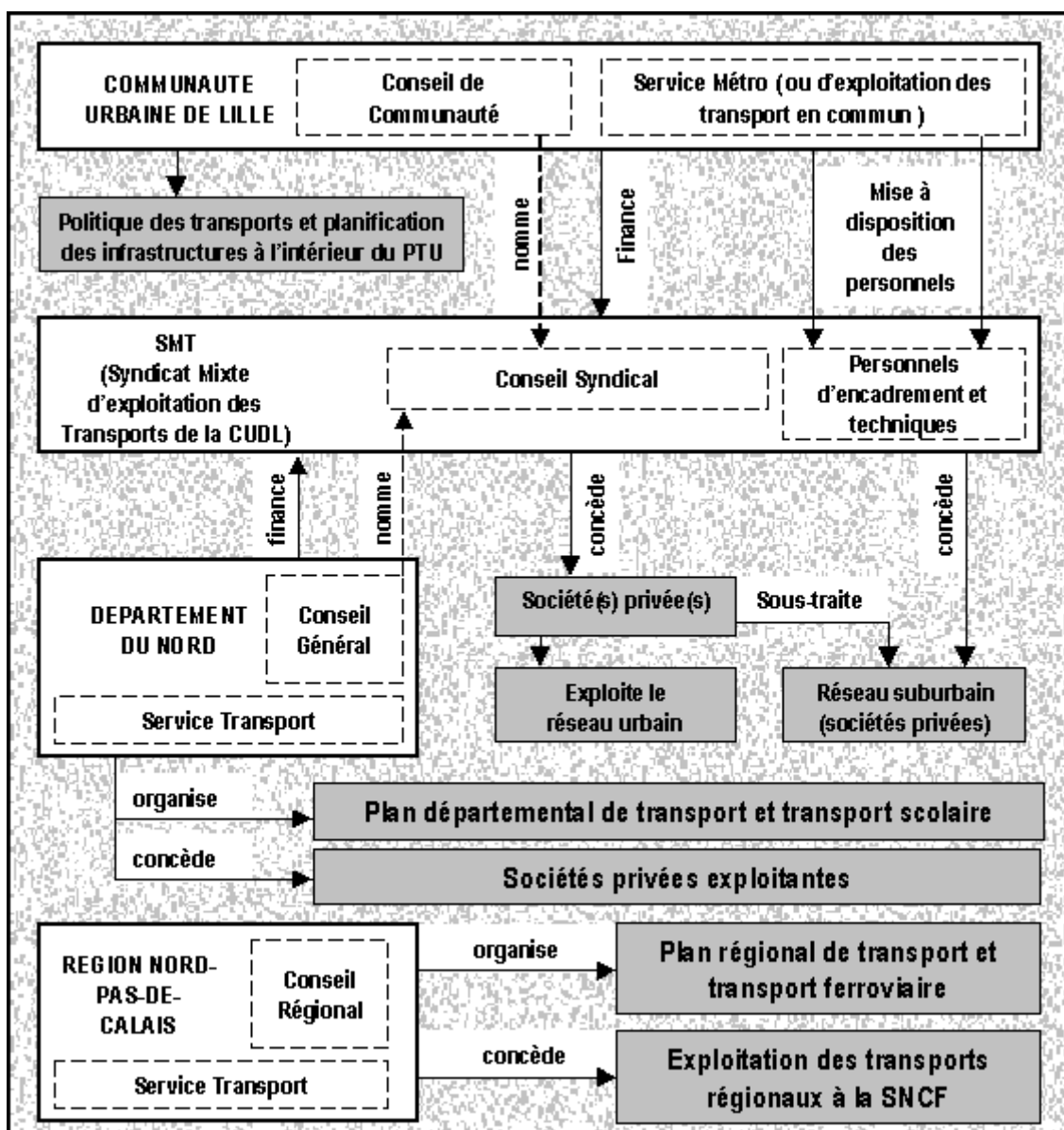
	Echelle d'intervention	Planification des infrastructures et Politique des transports	Encadrement (circuits, tarifs, fréquences...)	Exploitation Publique ou régie	Privée (concession) (1)
LMCU	PTU LMCU	✓	Non (2)	Non	Non
SMT	PTU LMCU	Non	✓	(possible)	✓
Département	Nord	✓	✓	(possible)	✓
Région	NPDC	✓	✓	Non	✓
CUM puis Montréal	Ile de Montréal	✓	Non	Non	Non
LAVAL	Ile Jésus	✓	Non	Non	Non
Conseil des Maires puis Longueuil	Territoire juridique	✓	Non	Non	Non
OPT (urbain)	Territoire juridique	associé	✓	✓	Non
CIT (suburbain)	Territoire juridique	✓	✓	Non	✓
AMT (depuis 1995)	Métropole	✓	✓	(possible)	✓
CMM (depuis 2000)	Métropole	✓ (3)	✓ (3)	Non	Non

(1) Même si le concessionnaire est une entreprise publique, le mode de gestion est contractuel ; (2) sauf encadrement des réductions tarifaires à des catégories d'utilisateurs spécifiques (jeunes, personnes âgées, chômeurs...); (3) Contrôle a posteriori des propositions de l'AMT. **Synthèse** : Raynald INGELAERE (2001)

Dans la région lilloise, c'est moins la sectorialisation spatiale que la séparation théorique des pouvoirs entre autorités concédantes qui prime. S'il existe une spécification spatiale institutionnelle des autorités, - échelle d'intervention, échelon administratif -, Communauté urbaine et syndicat mixte, département du Nord et région Nord-Pas-de-Calais, interviennent tous sur le territoire de la métropole, mais leur domaine d'action est spécifique, en fonction d'un mode de transport (le train par exemple), ou d'un type de transport (scolaire, urbain...).

La séparation des pouvoirs entre planification des infrastructures (politiques de transport) d'une part, et exploitation des réseaux d'autre part, est constatée dans les deux agglomérations. Les collectivités locales, ou les structures les représentant (groupements municipaux), conservent des prérogatives importantes en matière d'investissements structurels. L'encadrement de l'exploitation est diligenté, ou directement par les collectivités locales (rassemblées ou non), ou indirectement au travers de structures de coopération intermédiaires (syndicats mixtes, OPT...). Enfin, l'exploitation (quotidienne) est dans la plupart des cas concédée à des entreprises privées.

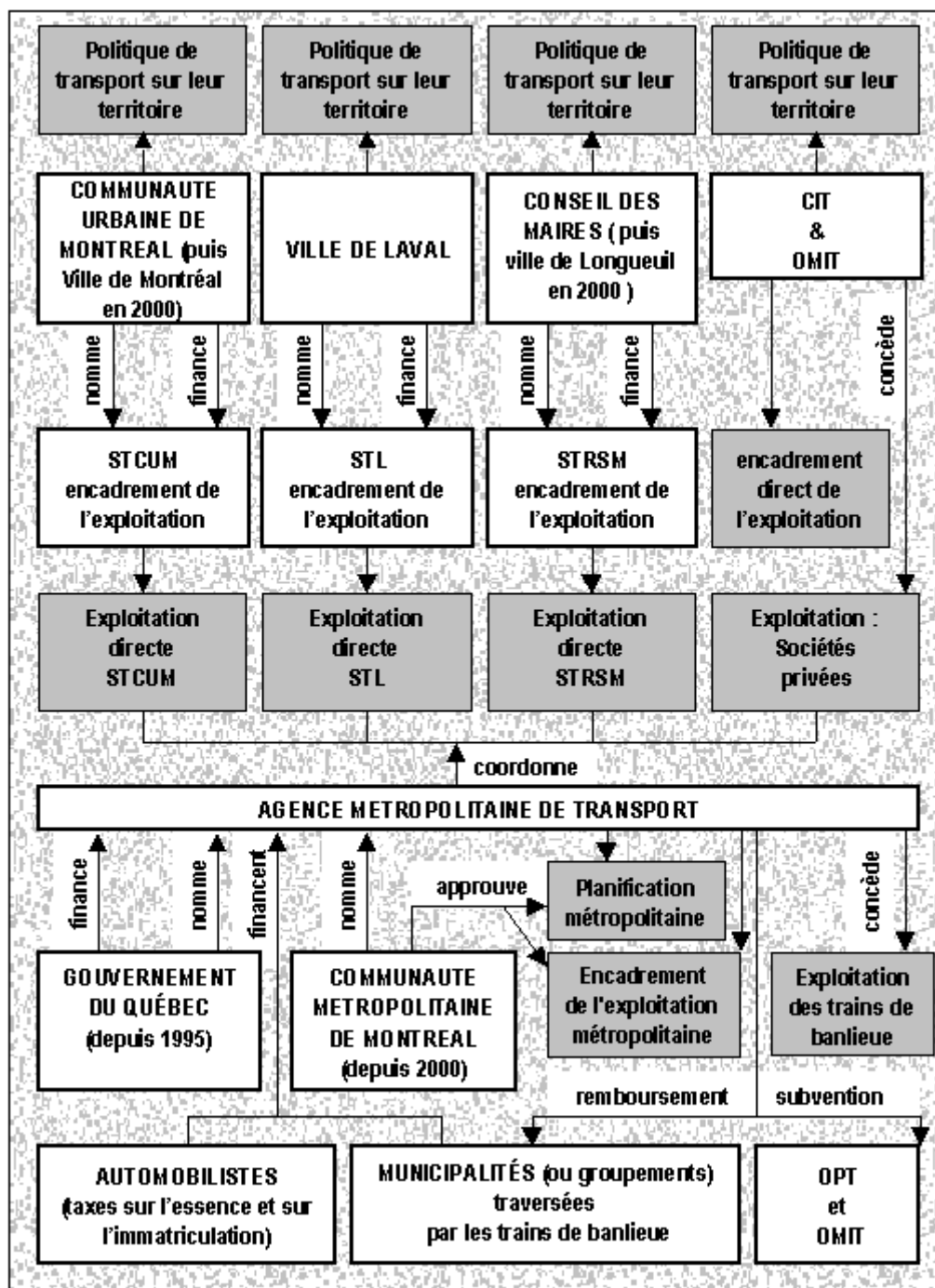
**Figure n°114**  
**Schéma général simplifié de l'organisation**  
**technico-institutionnelle des transports collectifs dans la région lilloise**



**NB** : toute concession entraîne financement (hors les cas de concessions aux risques et périls, pratiqués à compter de 1998 par le département du Nord sur le réseau départemental). **Réalisation** : INGELAERE Raynald (2001)

Les schémas simplifiés de l'organisation technico-institutionnelle des transports collectifs dans les agglomérations de Lille et de Montréal traduisent des constantes dans les relations entre structures juridiques responsables pour tout ou partie de la planification ou de la gestion des réseaux.

**Figure n°115**  
**Schéma général simplifié de l'organisation technico-institutionnelle**  
**des transports collectifs dans la région montréalaise**



**NB** : toute concession entraîne financement de l'autorité concédante.

**Réalisation** : INGELAERE Reynald (2001)

Chacun semble avoir un rôle à jouer, bien différencié des autres intervenants. Toutefois, ce modèle simplifié peut rapidement se compliquer dès lors que sont prises en compte, les modalités de la



prise de décision (planification ou exploitation), les politiques tarifaires, les subventions d'équipement ou d'équilibre. Ces dernières laissent, en effet, apparaître des circuits beaucoup plus complexes qui donnent à l'organisation des transports en commun, un aspect systémique. Les relations entre les différents partenaires, sur des domaines particuliers, peuvent ponctuellement faire l'objet d'ententes bilatérales. Les décisions d'une des parties peuvent avoir des conséquences sur d'autres ensembles, l'intervention des gouvernements nationaux ne pouvant, en tout état de cause, être considérées comme marginales.

## 2.

### PLANIFICATION ET INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

---

Dès la fin des années 1960, "se développe (...) une situation paradoxale : les agglomérations s'accroissent (tant en population qu'en superficie), les besoins de transports aussi ; le trafic se fait plus dense et il devient de plus en plus difficile de se déplacer. Le conflit apparaît entre l'urbanisation et les possibilités de déplacements que peut offrir le système de transport. Les transports deviennent ainsi captifs de l'urbanisation, et ce n'est plus un problème d'efficacité des transports collectifs mais un problème global d'organisation de la ville auquel ne peuvent être apportées que des solutions globales" <sup>769</sup>. La recherche de ces solutions globales passe ainsi par une planification métropolitaine des agglomérations dont les transports, urbains ou interurbains, collectifs ou individuels, ne constituent qu'un volet parmi d'autres.

Pierre Merlin (1984), consacre un ouvrage à la planification des transports urbains, dans lequel il cerne les études, amont, à toute orientation politique, et insiste sur les conséquences, aval, de certains choix. Car, dans la mesure où les coûts d'investissement en infrastructures de transport (routières ou collectives) nécessitent des moyens financiers élevés, toute erreur de planification peut coûter cher à la collectivité. Il faut, selon lui, prendre en compte différents critères <sup>770</sup> : prévision de la demande globale, distribution géographique des déplacements, détermination de la demande totale en heure de pointe, choix du mode de transport, choix entre itinéraires, et enfin, rentabilité des infrastructures à réaliser. Cancalon et Gargaillo (1991) affinent la réflexion générale de Pierre Merlin, en ciblant le domaine particulier de la planification des transports collectifs.

---

<sup>769</sup> LACOUR Claude / BARATRA Michel / LEYMARIE Danièle, *Croissance urbaine, Mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs*, CNRS, actions thématiques programmées n°2954, 1981, 219 pages, page 35

<sup>770</sup> MERLIN Pierre (1984), *La planification des transports urbains*, Masson, Paris, 1984, 220 pages, page 101 et suivantes

### **Les critères d'analyse préliminaire**

Toute évolution éventuelle doit se baser sur une analyse préliminaire, relativement fine de l'existant. Il faut d'abord déterminer un territoire d'étude, articulé autour de trois systèmes : système de localisation (densités de population, d'emploi...), système de transport (infrastructures...), et système de pratiques et de relations sociales (mobilités), qui interagissent et traduisent un espace vécu. Il faut ensuite s'attacher à une analyse de la demande, dont les données principales, que sont le taux de motorisation, la mobilité globale, les migrations alternantes, les motifs du déplacement, sont les critères d'évaluation privilégiés. Enfin, il est nécessaire de connaître sinon la définition précise de l'offre de transport collectif, au moins les critères qui y sont régulièrement attachés : moyens matériels (kilométrage de voies, nombre de véhicules...), kilomètres offerts (avec comme limite que l'agrégation kilométrique de différents modes ne renvoie qu'une idée imprécise de la capacité de transport offerte), heures de service offertes, et des indications globales comme le nombre de municipalités ou de quartiers desservis... A ces données essentiellement quantitatives, faut-il encore ajouter, l'environnement institutionnel (et donc ses contraintes), et les indicateurs qualitatifs de l'offre : vitesses commerciales, taux de remplissage, part de places assises, régularité, conditions d'exploitation (voirie, couloir réservé, site propre...), les équipements fixes (abribus...), l'information, la tarification, l'état du matériel...

### **Choix d'investissements et corollaires**

Toute prospective en matière d'investissement dans les transports passe par une analyse des conséquences des choix effectués. *"Le choix des investissements en transport urbain nécessite non seulement une connaissance suffisante des techniques d'offre, mais également la prise en compte de tous les effets de ces investissements, en matière économique ou sociale tout comme sur le plan de l'environnement. Il est donc indispensable de disposer de méthodes d'évaluation aussi fiables que possible qui puissent permettre de comparer efficacement des investissements alternatifs"* <sup>771</sup>, soit la rentabilité globale de l'investissement. Quel que soit le mode choisi (minibus, autobus standard ou articulé, trolley, tramway, métro léger ou "lourd", chemin de fer...), les effets sont identiques mais sont proportionnellement dissemblables.

*"L'investissement dans le transport collectif est un investissement économique et social utile et efficace pour la collectivité. Il est indissociable de l'amélioration des conditions de mobilité des personnes. Son rôle structurant dans l'aménagement et l'utilisation de l'espace urbain, son impact positif sur*

---

<sup>771</sup> **CANCALON François / GARGAILLO Laurent**, *Les transports collectifs urbains – Quelles méthodes pour quelles stratégies ?*, Editions Celse, 1991, page 169

*l'environnement contribuent largement à améliorer la qualité de vie dans les agglomérations. Il est en outre indispensable pour assurer une bonne fluidité de la circulation, tout particulièrement dans la partie dense des agglomérations. Il est également nécessaire pour renforcer les conditions d'accès aux différentes activités urbaines. (...) Dans les agglomérations importantes, même s'il paraît coûteux, l'investissement en faveur des transports en commun s'avère très avantageux pour la collectivité si on le compare à l'ensemble des coûts économiques et sociaux que celle-ci supporte dans le cas des déplacements en voiture particulière. En zone urbaine dense, l'avantage en terme de coût est d'autant plus appréciable pour la collectivité que le trafic est important et le système des transports collectifs bien organisé. (...) L'investissement dans le transport public de voyageurs a par ailleurs des retombées positives importantes sur l'économie et le développement de l'emploi. (...) Le renforcement de l'efficacité économique et sociale des transports collectifs impose donc le maintien à un haut niveau des investissements (...) afin de permettre un développement soutenu du service rendu, dans une démarche alliant meilleures réponses aux besoins et complémentarité entre tous les modes" 772.* Ainsi, tout investissement induit des effets directs : charges d'infrastructure (évidentes pour un TCSP), de matériel roulant, des charges financières (relatives au remboursement de dettes éventuelles), d'exploitation, compensées en tout ou partie par des recettes d'exploitation, un développement ou un maintien de l'emploi lié à l'investissement (que ce soit au niveau de l'exploitation ou des entreprises de construction de matériels ou d'infrastructures,...)... Les effets indirects sont eux aussi à prendre en compte. Des effets indirects sociaux découlent une notion de rentabilité sociale de l'investissement, - droit au transport pour les captifs physiques (handicapés), ou sociaux (qui n'ont pas accès à l'automobile pour des raisons d'âge ou de moyens financiers) - ; les effets indirects économiques renvoient à une rentabilité économique ou écologique, - consommation énergétique, sécurité (coût des accidents), ralentissement de l'étalement urbain, réduction de la congestion, de la pollution ou des nuisances sonores... -.

### **Planification et collectivités locales**

La planification, de manière générale, dépend des collectivités locales, isolées ou rassemblées dans des structures de coopération, et des gouvernements nationaux qui interviennent à différents degrés selon les états ou les situations. Elles décident de plans de développement des transports collectifs. Elles engagent aussi des programmes d'investissements structurants, qui, depuis le début des années 1970, sont liés, dans la plupart des cas, à la mise en place ou à l'extension de modes de transport en

---

<sup>772</sup> **QUIN Claude**, *L'évolution des transports urbains de voyageurs face aux nouvelles technologies*, rapport présenté au nom des économies régionales et de l'aménagement du territoire, Conseil Economique et Social, Paris, 1986, volume I, 102 pages, page 83

commun en sites propres dans les zones urbaines, ou à la réorganisation de transports interurbains structurants.

Les choix effectués dépendent dès lors de contextes historiques, - présence ou non d'infrastructures -, de moyens financiers, - capacité d'investir -, de volontés politiques plus ou moins affirmées et des effets directs ou indirects, fondé sur une "*recherche d'optimalité en matière de complémentarité modale [qui] conduit à considérer en premier lieu, pour chacun des moyens de transport les coûts et les avantages qu'ils génèrent pour les agents économiques impliqués directement et indirectement dans le système de transport. Parce que ces coûts et avantages sont différenciés selon la zone géographique et les modes, on fait l'hypothèse qu'il existe "un point" pour lequel il peut être indifférent pour la collectivité, d'utiliser un mode, plutôt qu'un autre. Cela est possible, car les coûts de l'automobile sont décroissants lorsque l'on s'éloigne des aires centrales denses tandis qu'inversement le transport en commun, du fait du trafic en périphérie plus faible (taux d'occupation inférieur), va générer des coûts unitaires de développement plus élevés, et qui vont croissants*" <sup>773</sup>.

## 2.1.

### LES TRANSPORTS URBAINS EN SITE PROPRE

---

Les réseaux de transport en commun des grandes villes, dominés par le mode autobus, pâtissent de la congestion croissante des centres urbains. Englués dans la circulation des heures de pointe, leur vitesse commerciale chute aux alentours d'une dizaine de kilomètre à l'heure. Le mode adopté après-guerre pour sa modernité et ses relatifs faibles coûts d'exploitation par rapport à des modes fixes comme le tramway, ne colle plus à la demande des usagers, pas plus qu'il n'offre un service adéquat. Les pouvoirs publics, qui le prennent en main, n'ont alors d'autres choix que de rechercher des solutions alternatives, avec le double objectif, de reconquérir une clientèle plus large que celle des captifs, et de limiter la saturation des réseaux routiers.

Elles lancent, ou relancent, alors une politique de planification et d'investissements dans les transports en commun en site propre (TCSP). Le site propre permet en effet, pour le moins, la séparation des flux individuels (automobile) et collectifs, et pour le plus, l'abandon de la voirie par les transports en commun transférés en sous-sol. Tout mode peut, *a priori*, bénéficier de sa mise en site propre, et de l'augmentation de sa productivité (vitesse commerciale...). Mais tous ne rencontrent pas les mêmes enjeux, ni ne favorisent à niveau égal le renouveau de l'attrait des transports collectifs.

---

<sup>773</sup> MARGAIL Fabienne / AUGAMMET Pascal, "Complémentarité entre les modes : voitures – Transport Public, le point de rencontre", in *Transport Public*, n°938, Juin 1995, pp. 32-37 ; page 32

Alors que dans les années d'après-guerre, la politique générale des sociétés de transport, publiques ou privées, et des collectivités, était dominé par l'abandon des systèmes guidés (tramways), les années 1970, voient un retournement de situation, car l'autobus atteint les limites de son expansion. Les transports guidés sont appelés à connaître "des développements presque inverses du transport ferroviaire de marchandises : non pas une concentration sur les seuls axes lourds mais une diffusion croissante dans l'espace favorisée par des innovations technologiques radicales (...). Ces évolutions exigent, bien sûr, un dépassement de l'alternative entre crise de l'encombrement et crise du financement des transports publics" <sup>774</sup>. Il faut ainsi, pour les élus, prendre en considération la rentabilité de chaque investissement (effets directs et indirects), le potentiel d'attraction de trafic, - lié à sa rapidité, ses fréquences, son confort, sa sécurité,... -, mais aussi du potentiel de desserte des pôles de population ou d'activités (densités).

*"Le transport collectif en site propre [tramway, métro, ou chemin de fer notamment] est adapté aux zones urbaines denses et aux liaisons entre zones urbaines. Il lui faut, pour prendre tout son sens, beaucoup d'usagers sur un espace réduit. A cette condition, sans être pour autant rentable financièrement, il est fonctionnellement efficace, car la fréquence des passages peut être élevée et répondre aux besoins. La carte des densités urbaines actuelles ou futures commande ainsi la carte des réseaux de transports collectifs. Ce n'est pas plus compliqué que cela" <sup>775</sup>. "Dans ce cadre V. Piron a cherché à analyser de manière synthétique le lien apparent qu'il peut y avoir entre densité de ville et choix d'infrastructures de transport optimal. Il utilise pour cela la notion de Densité d'Activité Humaine (DAH) qui se calcule comme le rapport de la somme des emplois et de la population à la surface urbanisée de la commune (en hectares). Au niveau d'une agglomération, la DAH est forte au centre et s'abaisse de manière à peu près homogène géographiquement avec la distance au centre. D'après V. Piron, la pertinence des transports lourds souterrains se trouve entre le centre-ville et la limite DAH=200. Ensuite les technologies pertinentes sont celles des bus et des tramways. Au-delà de la limite DAH=100, le transport routier doit être privilégié" <sup>776</sup>.*

Aussi, fonction de volontés politiques, de capacités d'expertise, de ressources financières, de coûts de production ou d'exploitation, d'avantages directs et indirects (réduction de la congestion...), de

---

<sup>774</sup> BONNAFOUS Alain / PLASSARD François / VULIN Bénédicte, *Circuler demain*, DATAR - éditions de l'aube, 1993, 188 pages, page 24 ; Cf. aussi MARCONIS Robert (1994), "Les transports urbains, la double crise de la saturation et du financement", in *Historiens et Géographes*, n°342, 1994

<sup>775</sup> GIVAUDAN Antoine / LAROCHEFOUCAULD Bernard (de) / WACKERMANN Gabriel, *Routes et transports urbains - rattraper vingt ans de retard*, Institut La Boétie, décembre 1990, 94 pages, page 16

<sup>776</sup> GROUPE DE RECHERCHE EQUIPEMENT-ECONOMIE, *Transports urbains et Calcul économique*, Ministère de l'Équipement, du logement du transport et du tourisme / Ministère de l'économie et des finances, décembre 1996, 109 pages, page 18

densités, l'amélioration des réseaux de transport collectifs passe par une adaptation de l'offre à la demande, et commande un usage différencié des modes existants ou à inventer. Les chiffres avancés par Cancalon et Gargaillo (1991), ou Frappier et Sauvé (1993), permettent d'apprécier plus explicitement la nécessaire différenciation de l'utilisation des modes par rapport à des situations, des contextes ou des objectifs particuliers.

**Figure n°116**  
**Coûts et capacités des modes de transports en commun**

		Coût au kilomètre (1) (MF 1987)	Coût / place (KF 1987)	Capacité unitaire du système		Durée de vie (années)
				voyageurs	Voyageurs par heure, par sens (10 <sup>3</sup> )	
minibus	V. BA	nd	14	20 à 25	1,25	12 à 15
Autobus	V. BA	40	12	70 à 100	1,8 à 2,7	12 à 15
	S. PRO				3,6 à 5,5	
	S. PRO +				15	
Trolley	V. BA	nd	17	70 à 100	1,8 à 2,7	15 à 20
	S. PRO				3,6 à 5,5	
	S. PRO+				15	
Autobus articulé	V. BA	nd	10	100 à 160	2,6 à 4,3	15 à 20
	S. PRO				5,1 à 8,5	
	S. PRO +				20	
Trolley Articulé	V. BA	nd	15	100 à 160	2,6 à 4,3	15 à 20
	S. PRO				5,1 à 8,5	
	S. PRO +				20	
Tramway		100 (surface)	60	150 à 300	10 à 20	25 à 35
VAL		250	85	208	15 à 20	25 à 35
Métro léger		nd	60	150 à 400	10 à 20	25 à 35
Métro urbain		200 (banlieue) 400 (centre)	26	60 à 1200	30 à 45	35 à 40
Chemin de fer		300 (surface) 450 (souterrain)	30	850 à 2500	40 à 60	35 à 40

(1) hors matériel roulant, y compris les stations, estimés sous toutes réserves par les auteurs ; **V. BA** : Voirie banalisée ; **S. PRO** : Site Propre ; **S. PRO+** : site propre amélioré (par exemple autoroute). **Sources** : CANCALON François / GARGAILLO Laurent, *op. cit.*, pp. 184 et 186

**Figure n°117**  
**Coût d'exploitation énergétique des modes de transport**

▼ Mode urbain :	Kj / personne-km	Indice relatif de consommation
Automobile (selon modèles)	Entre 2 800 et 4 000	100%
Automobile covoiturage (3 personnes)	1 000	25%
Autobus diesel chargé à 100% (aucune personne debout)	450	11%
Trolleybus ou tramway (chargé à 50%)	350	9%
Métro (chargé à 40% - tous les sièges utilisés)	280	7%
Métro (chargé à 100% - 60% des personnes debout)	130	3%

**Sources** : FRAPPIER Michèle / SAUVE Sylvain, *in op. cit.*, page 169

### 2.1.1.

#### MONTREAL SOUS TUTELLE ?

---

La planification des transports sur le territoire de la CUM dépend en premier lieu de son Conseil, dominé par la Ville de Montréal. En fait, le conflit latent qui oppose la ville-centre à sa banlieue dès 1970, ne permet pas aux élus d'énoncer des orientations fortes en matière de transports collectifs. Seuls, certains maires, notamment ceux des villes les plus denses et les plus peuplées (Montréal-Nord et Verdun), militent pour que leurs municipalités soient desservies. Ce sont les services techniques communautaires du bureau de transport métropolitain qui traduisent parfois, mais souvent, influencent les décisions politiques. *"Le bureau de transport métropolitain est le service de la Communauté chargé de la construction des prolongements du réseau initial du métro. Il est également chargé d'aviser la Communauté et la Commission de transport de la CUM en matière de transport urbain. Les principales tâches du bureau de transport métropolitain se résument ainsi :*

- *effectuer les études nécessaires sur le réseau actuel de métro et d'autobus, en vue d'offrir un service efficace et sécuritaire ;*
- *planifier et réaliser les prolongements du réseau initial du métro, en préparant les cahiers des charges et les plans nécessaires aux appels d'offres ;*
- *surveiller l'exécution des travaux, procéder aux essais et remettre les installations en bon état de marche à la Commission de transport qui est chargée de l'exploitation du métro"* <sup>777</sup>.

Le premier plan de transport en commun est publié par la communauté dès 1970 et ne va connaître que peu de modifications jusqu'au début des années 1980. Il s'appuie sur le réseau initial du métro, construit par la Ville de Montréal et inauguré pour l'exposition universelle de 1967, et les lignes de train de banlieue du CN (Montréal – Deux-Montagnes) et du CP (Montréal – Dorion). Ainsi, la ligne 1 (verte) serait prolongée vers l'est, par neuf stations sur 4,8 milles (soit 7,72 km), et vers l'ouest, par huit stations sur 8,4 km, dont trois sur le territoire de Verdun. La ligne 2 (orange) se poursuivrait, à partir de la station Bonaventure (terminus de la ligne de train CN) vers le nord-ouest, jusqu'au Nord de Ville Saint-Laurent, sur 15 kilomètres, selon un schéma en "U". La ligne 5 (bleue), joindrait les deux branches de la ligne 2, sur 21 kilomètres, entre Saint-Pierre et Montréal-Nord.

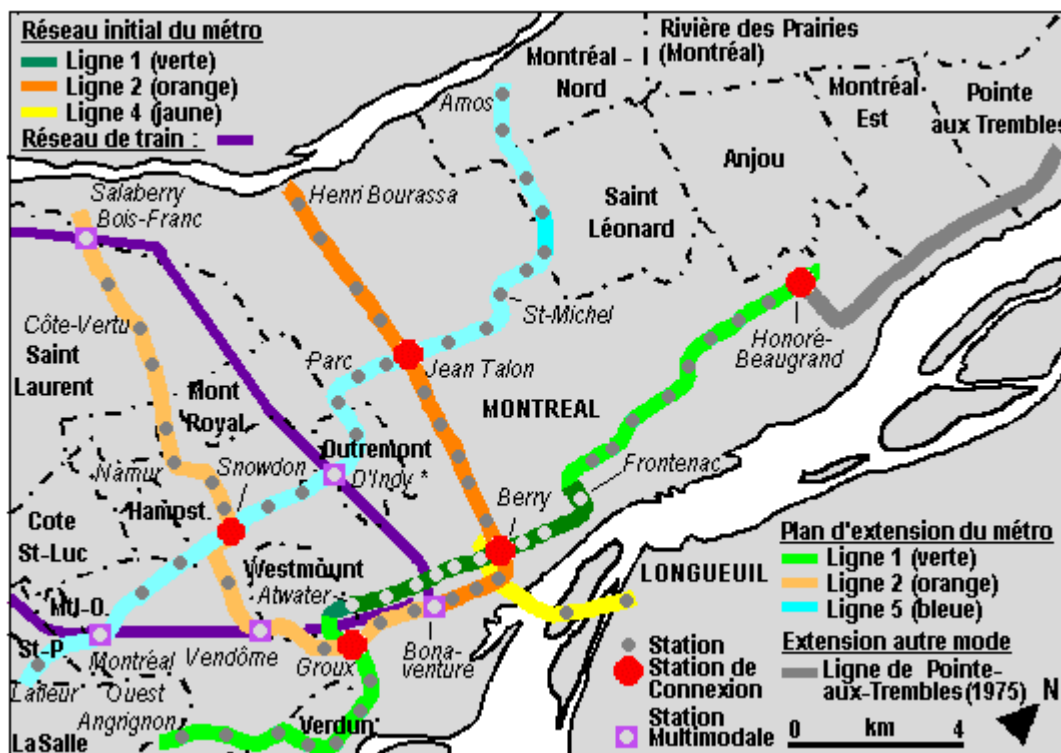
Entre 1975 et 1980, les schémas de la CUM prévoient la possible implantation d'une ligne de métro de surface utilisant les emprises ferroviaires du Canadien National, entre l'extrémité est de la ligne 1 du métro et Pointe-aux-Trembles (12 stations sur un parcours de 7,7 km). Cinq stations de

---

<sup>777</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1977), *Rapport annuel (bilingue)*, 1977, 140 pages, pp. 47-48

connexion (de correspondance) et cinq stations multimodales (interfaces rail – métro) devraient faciliter les déplacements sur le réseau.

**Carte n°48**  
**Plan d'extension des transports en commun en site propre (TCSP)**  
**de la CUM dans les années 1970**



Carte : INGELAERE Raynald (2001)

Mais tous cohérents que soient les plans de la CUM, il faut, pour que leur réalisation soit effective, que le gouvernement du Québec donne son accord à l'extension du réseau initial métro. C'est chose faite en 1971, lorsque la CUM est autorisée à souscrire un emprunt de 430 M\$<sup>778</sup> pour réaliser son plan de transport (toutes lignes hors Pointe-aux-Trembles). Mais si les élus votent les crédits, la structure technocratique prend ensuite le relais : *"Plusieurs points du nouveau métro de Montréal seront mis en chantier simultanément au cours de la prochaine année, mais le bureau de transport s'est néanmoins fixé des priorités dans la construction. C'est ainsi que les travaux sur la ligne no 1, en direction est, seront les premiers à être complétés. Cette ligne, on le sait, desservira le site des jeux Olympiques de 1976 et elle doit être prête à opérer pour le début '76. Ce n'est donc pas sans raison que l'inauguration des travaux du prolongement s'est située à l'emplacement futur de la station Beaugrand, dans l'est de la ville. Quant aux autres stations de cette ligne, elles seront construites presque simultanément, à compter de l'an prochain. Les contrats doivent être accordés à raison de un par mois. Le prolongement de la ligne no 1, vers l'ouest, pour sa part, sera entrepris aussi*

<sup>778</sup> L'autorisation d'emprunt est déterminée par la commission municipale du Québec. Elle fixe les plafonds que les emprunts annuels cumulés de la CUM pour l'objet concerné (ici l'extension du métro) ne peuvent dépasser



*prochainement. Les travaux débuteront à la station Jolicoeur, puisqu'on prévoit à cet endroit également un garage souterrain dont l'érection se fera à partir du début 1972"* <sup>779</sup>.

Menant une politique relativement peu active en matière de transport collectif, préférant développer les réseaux autoroutiers, le gouvernement provincial, face à la situation du début des années 1970 (congestion, crise du pétrole...), est poussé, par les municipalités à agir plus directement dans le financement des transports publics. *"Les arguments qui ont mené à une participation gouvernementale au financement du transport en commun furent les suivants :*

- 1. le transport en commun est un service essentiel au développement ordonné des villes ;*
- 2. le transport en commun soutient les échanges économiques et sociaux ;*
- 3. les gouvernements supérieurs disposent de champs de taxation liés à l'évolution de l'activité économique et qui rejoignent mieux les bénéficiaires indirects ;*
- 4. les municipalités ne disposent pas de sources de financement suffisantes pour assumer seules les coûts surtout lorsqu'il s'agit de travaux de grande envergure comme la construction du métro ;*
- 5. les subventions gouvernementales, conditionnelles ou inconditionnelles, sont nombreuses et constituent une façon de faire acceptée pendant les années 1970"* <sup>780</sup>.

Le Ministère des Transports du Québec décide, dès 1973, l'allocation de subventions d'investissement équivalentes à 33% du coût d'achat des autobus (versées dans ce cas à la CTCUM) et à 60% du remboursement de la dette encourue pour la construction du métro (versées à la CUM).

Mais les coûts prévisionnels de la construction des lignes montréalaises s'envolent. Initialement évalués à 430 M\$ en 1971, ceux-ci atteignent 665 M\$ en 1973. Au moins d'août 1975, sur recommandation du bureau du transport métropolitain, le conseil communautaire accepte de porter à \$1,6 milliards, l'estimation du coût de construction. Cette forte augmentation est liée à des phénomènes économiques conjoncturels : inflation, hausse des salaires, baisse de la productivité du travail (dont de nombreuses grèves constatées), allongement de la période de travaux...

Mais les conséquences sur les finances gouvernementales semblent à ce point importantes que le gouvernement demande au *"Ministre des Transports d'élaborer une proposition pour "... l'énoncé de politique gouvernementale sur le transport des personnes pour la région de Montréal". Le Ministre des Transports était également prié, au nom du gouvernement "... d'aviser la Communauté urbaine de Montréal de ne demander aucune soumission et de n'entreprendre aucun travaux pour le*

---

<sup>779</sup> **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTREAL (1971)**, *Rapport annuel (Version Française)*, 1971, 62 pages (+ 19 pages : états financiers), page 40 ; Cf. aussi, **COMMISSION DES TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTREAL (1971)**, *op.cit.*, page 21

<sup>780</sup> **BEAULE Michel (1997)**, *Evolution du financement des transports en commun urbains*, Ministère de la Métropole, juin 1997, 26 pages, page 3

*prolongement de la ligne no.2 au-delà de la station Jean-Talon [en fait la station Namur sur le boulevard Jean-Talon Ouest] et pour la construction de la ligne no.5, jusqu'au dépôt de l'Enoncé de politique gouvernemental"* <sup>781</sup>. Le lendemain, soit le 20 mai 1976, l'honorable Ministre de Transports informait le président de la Communauté urbaine de Montréal, "... de suspendre les appels d'offres déjà en cours pour le prolongement de la ligne no.2 au-delà de la station de la Savane et de ne pas entreprendre de nouveaux travaux tant sur cette ligne que sur la ligne no.5 (Snowdon - Amos)" <sup>782</sup> <sup>783</sup>. Ces correspondances sont à l'origine du moratoire sur la prolongation du métro de Montréal, qui intervient avant l'inauguration en juin du prolongement est de la ligne n°1 (entre Frontenac et Honoré-Beaugrand). En 1977, le rapport final du Comité des Transports de la Région de Montréal (CTRM) au Ministère des Transports, propose de lever partiellement le moratoire sur les tronçons de la ligne 2, entre Namur et Salaberry, et sur ceux de la ligne 5 depuis Parc, jusque Amos (Montréal-Nord). Toutefois, le gouvernement ne suit le rapport, en mars puis avril 1978, que pour autoriser les prolongements sur la ligne 2 jusque Côte-Vertu. L'intégralité de la ligne 1 entre en service en septembre de la même année.

Ainsi, les autorités locales, la CUM en l'occurrence, sont mises sous tutelle. Le Ministère des Transports, fort de sa politique de financement des infrastructures de transport collectif, impose son rythme, son calendrier, non en fonction de besoins locaux, mais par rapport à des contextes économiques nationaux. Il conserve la maîtrise d'une politique locale, plutôt que de donner les moyens nécessaires à la CUM (réforme fiscale) pour assumer ses choix.

Par la suite, l'adoption de "la réforme de la fiscalité municipale et du financement des communautés urbaines et régionale et du transport en commun" mise sur pied en novembre 1979, modifie encore les relations entre les parties. Le gouvernement prend un ascendant sur les pouvoirs locaux sans précédent en matière de transport collectif.

Le spectre des immobilisations éligibles à des subventions étatiques par les commissions de transport est élargi, et le taux de participation relevé à 75%. Sont concernés, les achats d'autobus (fabriqués au Québec), le service de la dette relatif à l'achat de terrains et à la construction d'immeubles (garages, terminus, centres administratifs...), et l'achat et l'installation d'abribus, l'achat de tout ou partie d'une entreprise de transport en commun œuvrant sur tout ou partie du territoire de la commission.

*"Quant au métro et aux autres équipements régionaux de transport urbain rapide, la participation du gouvernement, pourvu que les projets aient été au préalable approuvés par le Ministre des transports, sera la suivante : la subvention à l'égard du service de la dette du métro pour les travaux entrepris*

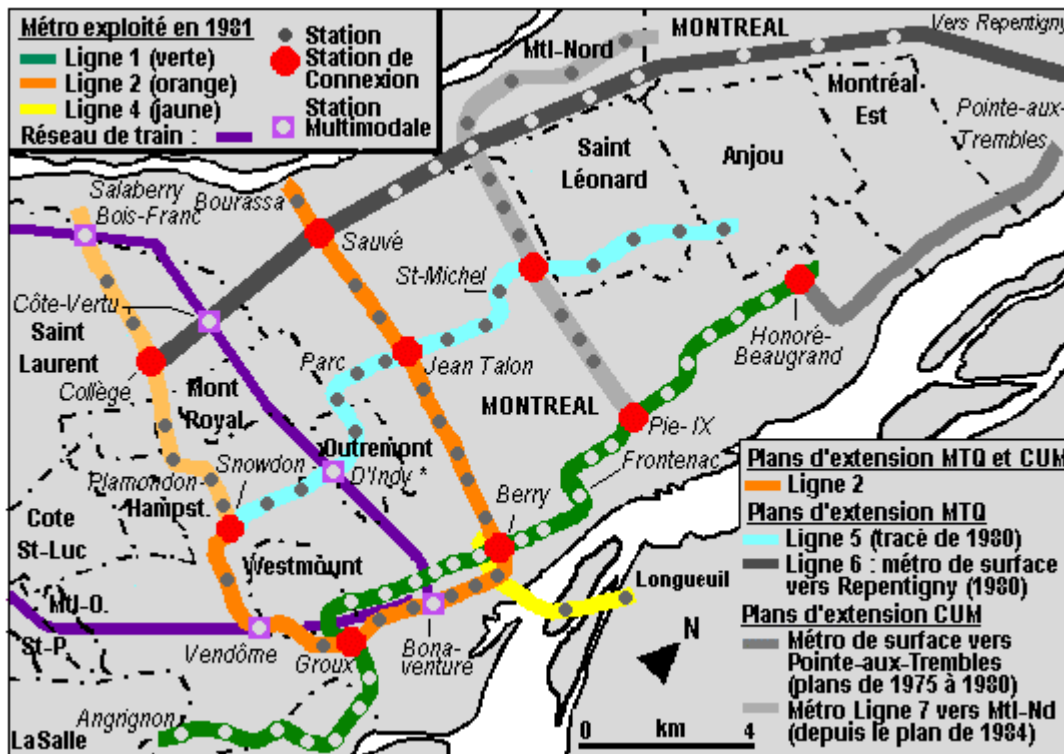
<sup>781</sup> Lettre de M. Guy COULOMBE, secrétaire général du conseil exécutif, à l'honorable Raymond Mailloux, 19 mai 1976

<sup>782</sup> Lettre de l'honorable Ministre des Transports au président de la Communauté urbaine de Montréal – 20 mai 1976

<sup>783</sup> COMITE DES TRANSPORTS DE LA REGION DE MONTREAL (CTRM), *op. cit.*, page 11

avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980 est maintenu à 60% ; la subvention à l'égard du service de la dette du métro et autres infrastructures et équipements régionaux de transport urbain rapide, pour les travaux entrepris à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1980, est fixée à 100%" 784.

Carte n°49  
Plan d'extension des transports en commun en site propre (TCSP)  
Sur le territoire de la CUM dans les années 1980



Carte : Raynald INGELAERE (2001)

Avec la parution du plan de "transport intégré de la région de Montréal" de 1979, le Ministère des Transports propose des modifications substantielles au schéma de la CUM. Mais la réaction communautaire est à la mesure de sa faiblesse (obligée ?) dans le dossier des investissements en transport collectif. Elle se contente d'adopter le plan du MTQ en inscrivant les modifications au sien. "Dans le cadre des discussions relatives au moratoire imposé par le gouvernement du Québec sur certaines parties des lignes du métro et suite à l'annonce du "plan de transport intégré de la région de Montréal" par le ministre des transports, des changements majeurs devront être apportés au programme de travail du Bureau de transport métropolitain. En effet, si l'on compare le plan du métro à celui du réseau régional de transport en commun, on pourra constater que, par exemple, sur la ligne no 5, le tronçon Snowdon / Lafleur a été abandonné tandis que le tronçon St-Michel / Amos a été remplacé par un tronçon de ligne se dirigeant vers Anjou. Ce projet de réseau régional introduit un autre mode de

784 MINISTÈRE DES FINANCES / MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES / MINISTÈRE DES TRANSPORTS, La réforme de la fiscalité municipale et du financement des communautés urbaines et régionale et du transport en commun, gouvernement du Québec, novembre 1979, 94 pages, page 23

*transport, soit le métro de surface qui permettra l'intégration des différents modes de transports en commun sur l'île de Montréal*<sup>785</sup>.

Suite à l'accord intervenu entre le gouvernement et la CUM en vue de l'application du plan de transport intégré, le conseil de la CUM adopte, en février 1981, un règlement portant à près de 2 milliards de dollars les autorisations d'emprunts pour l'extension du métro qui comprend :

- le prolongement de la ligne 2 jusque Salaberry ;
- l'aménagement de la ligne 3, un métro de surface empruntant les voies du CN (Deux Montagnes) à partir de la Gare Centrale (Bonaventure) jusqu'à Roxboro ;
- la construction de la ligne 5, selon le nouveau tracé ;
- la construction de la ligne 6, métro de surface empruntant les voies CN du Nord de l'île de Montréal, entre Saint-Laurent, Pointe-aux-Trembles et Repentigny (sur la Rive-Nord).

Toutefois, cet accord ne débouche pas sur une levée systématique du moratoire. La ligne 2 atteint Snowdon en 1981, puis Plamondon, l'année suivante. Ce n'est qu'en 1983 que le gouvernement autorise la poursuite des travaux engagés sur la ligne 2 jusqu'à hauteur de la station Côte-Vertu. L'autorisation d'engager les travaux sur la ligne 5 arrive à la fin de l'année pour le tronçon Parc – Saint-Michel, puis en 1984, pour Snowdon – Parc<sup>786</sup>. La ligne 2, à Du Collège est inauguré en 1984, puis à Côte-Vertu en octobre 1986 après la mise en exploitation du premier tronçon de la ligne 5 (Castelnau – Saint-Michel). La station Parc est ouverte en 1987, et la jonction entre les deux branches, achevée en 1988. La seule station multimodale (en dehors de la gare centrale au niveau de la station Bonaventure) est ouverte en 1985, sur la ligne 2, à la hauteur de la station Vendôme. Le réseau de métro de Montréal comprend alors quatre lignes, 65 stations (dont 4 communes à deux ou trois lignes), pour une longueur totale de 61 kilomètres.

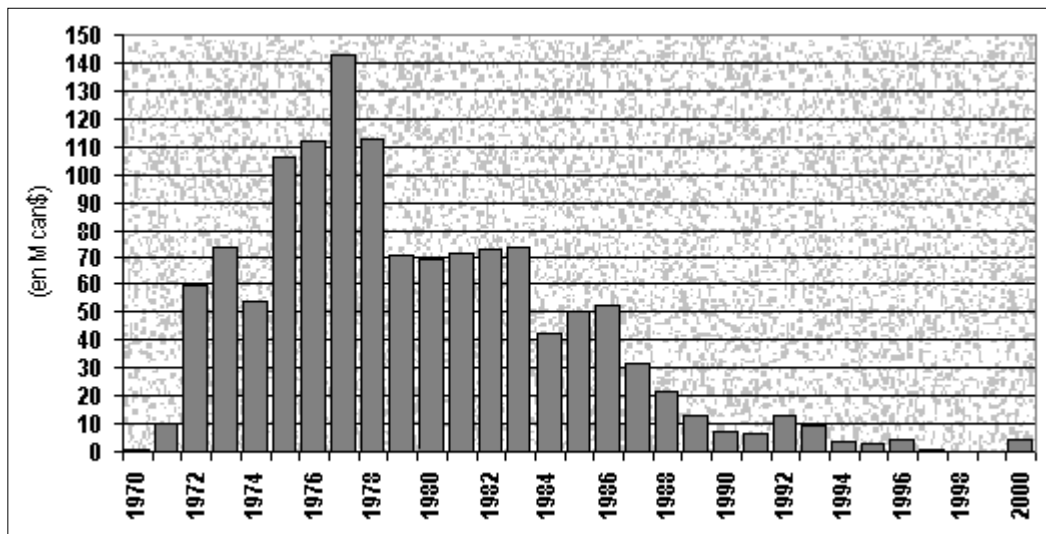
Entre 1971 et 1988, la communauté urbaine de Montréal, il est vrai soutenue financièrement par le gouvernement du Québec, aura investi un peu plus de 1,2 milliards de dollars, mais son action décline dès après et les investissements réalisés par la suite, restent souvent inférieurs à 4 M\$ annuels et ne serviront qu'à couvrir les dépenses d'entretien des lignes.

La politique du transport collectif à la fin des années 1980 entre dans une période léthargie, malgré l'accumulation de rapports, de plans produits par le Ministère des Transports du Québec, la CUM ou la STCUM.

---

<sup>785</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1980)**, *Rapport annuel (français)*, 1980, 92 pages, page 35

**Figure n°118**  
**Investissements annuels de la Communauté Urbaine de Montréal**  
**pour l'extension ou la rénovation du métropolitain**



**Sources** : Bilans financiers de la CUM (1971-1999) – Budget primitif de la CUM (2000)

Le plan d'action 1988-1998 <sup>787</sup> du Ministère des Transports semble plus une accumulation de données (taux de saturation des ponts, âge des infrastructures, congestion, enquête origine-destination, mobilités quotidiennes,...). S'il aboutit sur l'intention de mener une politique équilibrée entre modes de transport individuels et collectifs, il entend donner la priorité à la conservation du patrimoine, à sa modernisation, mais s'étend peu sur les éventuels investissements en (auto-)routes ou TCSP, ce même si une carte prospective résume les possibilités envisagées. L'année suivante, un document de discussion sur les transports en commun de la région de Montréal <sup>788</sup> vient certes donner des pistes d'action à la Table de Concertation réunissant les autorités locales travaillant sur le sujet, mais il consiste encore pour majeure partie en un catalogue historique et statistique. En matière de transport collectif, seule la ligne n°6 semble être une priorité gouvernementale.

Le plan de transport de la CUM de 1989, est présenté à la commission de l'aménagement de la structure, et a pour ambition de répondre aux besoins réels des populations <sup>789</sup>. Il est en fait une réponse au plan de transport gouvernemental qu'il juge inapproprié. Il lui reproche de ne pas prendre en compte le plan communautaire qui privilégie la construction de la ligne 7 du métro (entre la ligne 1 et Montréal-Nord avec une jonction sur la ligne 5), et le prolongement de la ligne bleue vers Anjou, pour

<sup>786</sup> Cf. figure n°107 : évolution du réseau du métropolitain montréalais (1966-2000), page 507

<sup>787</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1988-1)**, *Le transport dans la région de Montréal, Plan d'action : 1988-1998*, mars 1988, 144 pages (+ carte) ; **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1988-2)**, *Le transport dans la région de Montréal, Plan d'action : 1988-1998, synthèse*, mars 1988, 18 pages (+ carte)

<sup>788</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1989)**, *Au service de l'utilisateur, document de discussion sur le transport en commun dans la région de Montréal*, février 1989, 122 pages

<sup>789</sup> **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1989)**, *Un plan de transport en fonction des besoins réels de la population*, mémoire présenté à la Commission de l'aménagement et des équipements de la CUM, janvier 1989, 39 pages

répondre à un triple objectif : conforter le développement du pôle commercial d'Anjou ; desservir Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies ; et désengorger le tronçon Jean-Talon / Berry de la ligne 2, le plus utilisé par les usagers.

Cependant, la nouvelle politique entreprise par la ville de Montréal et les municipalités de banlieue ne permet pas la tenue d'un débat cohérent à l'assemblée communautaire, car les deux parties semblent préférer les négociations en coulisse, les accords de circonstance, dans le but de réduire la communauté à un organisme de service, qui ne doit, avoir comme objectif que la perpétuation des activités existantes au moindre coût. La situation politique explique peut-être la décision prise par le gouvernement, en 1990, du transfert du peu de pouvoirs que possède la CUM en matière de planification et de construction de TCSP à la STCUM : La STCUM obtient ainsi, en lieu et place de la CUM, *"compétence pour étendre le réseau de métro et de train de banlieue dans [son] territoire. Elle peut : 1° percer en dessous de tout terrain percer un tunnel pour le réseau de métro ou de train de banlieue ; 2° construire des voies souterraines (...), des voies en surface, en tranchées ou élevées, et des embranchements (...); 3° avec l'approbation du gouvernement, convenir avec toute compagnie de chemin de fer d'acheter, de prendre à loyer ou d'utiliser de quelque façon les voies ferrées de cette compagnie (...); 4° construire des stations souterraines ou en surface (...) et toutes choses nécessaires au fonctionnement du réseau de métro ; 5° acheter, prendre à loyer ou construire des gares (...) et toute chose nécessaire au fonctionnement des trains de banlieue"* <sup>790</sup>. En fait, conjonctures politiques et économiques, divergences de vue, gèlent la situation des transports collectifs, que la création du CMTC ne réussit pas plus à débloquer.

Le gouvernement reste, quant à lui, contraint à tenir les cordons de sa bourse, que la période de récession des années 1980, a pour trop déliés. Il revoit dès 1991 les modalités de financement des investissements mais sans remettre en cause le moratoire de 1976 : *"la nécessité d'apporter des réparations majeures aux équipements de transport en commun s'est imposée lorsque les bris aux voitures du métro ont entraîné des interruptions de service de plus en plus fréquentes. Auparavant, l'aide aux immobilisations était conçue uniquement en fonction de la construction et de l'ajout de nouveaux équipements. Des ajustements furent donc apportés en 1991 afin de couvrir les travaux de remplacement ou de réfection majeure des infrastructures au terme de leur vie utile"* <sup>791</sup>. L'Etat étend ainsi sa participation de façon à aider les organismes à réaliser des investissements qui dépassent leurs capacités financières, soutenir l'innovation technologique, et contribuer au maintien

---

<sup>790</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1994)**, *Codification administrative de la loi sur la communauté urbaine de Montréal*, CUM, novembre 1994, 174 pages, pp. 134-135 : article 294 (et alinéas) de la codification correspondant à article 318 de la loi constitutive de 1969, modifié

<sup>791</sup> **BEAULE Michel (1997)**, *op. cit.*, pp. 6-7

d'une offre de transport collectif suffisamment importante pour qu'il puisse considérer contribuer à la mise en œuvre d'un "*balanced system*". Mais il s'agit bien souvent d'une politique de "colmatage de chambre à air élimée" ; des rustines collées sur un schéma et des structures vieillissantes qui ne peuvent plus faire face aux croissances de mobilité, collectives ou individuelles.

Le parti pris du gouvernement québécois de financer, partiellement puis totalement, sur autorisation, l'extension des TSCP pèse aussi sur les perspectives du développement local des modes alternatifs à l'automobile. Si la volonté gouvernementale de soutenir le transport collectif est louable, - elle permet en fait de répartir l'ensemble des coûts de construction du métro de Montréal sur l'ensemble de la population de sa région et du Québec -, elle enlève toute possibilité d'initiative aux pouvoirs locaux, notamment au conseil de Communauté. En fait la légitimité de l'intervention locale est remise en cause directement par le gouvernement, mais cette situation ne semble pas, outre mesure, gêner les conseillers de la communauté urbaine de Montréal, qui voient dans l'action provinciale des effets salutaires : la limitation de leur participation financière aux services intermunicipaux, et la possibilité, pour elles, de garantir une stabilité des taux d'imposition.

En fait, l'association politique des municipalités de l'île de Montréal dans une structure supracommunale, et le transfert de la fonction de planification des transports collectifs à la communauté urbaine, n'a d'autre conséquence au Québec que de laisser se profiler l'illusion d'une opération décentralisatrice, à même de permettre aux pouvoirs locaux la maîtrise de leurs décisions. Certes, l'intermunicipalisation oblige l'ensemble des municipalités au financement des investissements : la ville de Montréal n'est donc plus tenue de rembourser seule la dette du métro initial et de supporter ses éventuels prolongements. Certes, la création de la communauté et l'extension de la juridiction de la CTCUM à ses limites administratives facilite les mobilités quotidiennes entre centre et périphéries de l'île. Mais les pouvoirs politiques se reposent, se rendent dépendants, de services techniques communautaires, à tous les stades de la mise en place et de la réalisation des plans de transport, hormis les réactions, relativement vives mais trop isolées, de maires comme Yves Ryan (Montréal-Nord) <sup>792</sup>, qui désespèrent de ne jamais voir se réaliser une liaison rapide avec Montréal.

### 2.1.2.

#### L'ACTION VOLONTARISTE DE LA CUDL

---

Dès son entrée en fonction, le transport collectif devient un des sujets centraux des débats qui animent le conseil de la communauté urbaine de Lille, lequel exprime bien la tendance qui apparaît

---

<sup>792</sup> Par ailleurs président du conseil d'administration de la STCUM entre 1985 et 1991, puis entre 1994 et 1997

en France à la fin des années 1960, soit la constatation des premiers grands méfaits de la politique du tout-automobile qui avait été menée jusqu'alors. *"On constate une généralisation de l'utilisation des voitures personnelles qui se fait au détriment des transports urbains de voyageurs surtout dans les centres villes. Il s'ensuit que cet accroissement du nombre de voitures particulières entraîne une augmentation du trafic routier. Cette situation est cause des déficits croissants constatés (...). En vue de stopper ce mouvement en régression des transports urbains, il convient d'inciter, dès à présent, la population des villes à recourir à l'utilisation des autobus. Il faut combattre cet état d'esprit que les transports en commun sont à l'usage de ceux qui ne peuvent pas se payer une voiture et uniquement pour eux. Cette attraction (...) ne pourra se faire qu'en (...) offrant un mode de transport adapté (...) [par] accroissement de la vitesse commerciale, amélioration du confort, institution de techniques nouvelles d'exploitation et tarif raisonnable"* <sup>793</sup>, résume ainsi Pierre Catrice, adjoint au maire de Roubaix, qui traduit l'opinion majoritaire de l'assemblée.

Une première page de l'avantage que veut donner la communauté aux transports collectifs s'écrit dès le début de l'année 1968. Alors que le département du Nord et l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) se réunissent en commission de travail sur l'avenir des réseaux de transports urbains de la conurbation lilloise et les modalités de concession, ses membres décident en avril 1968, la suppression des lignes du Mongy, pourtant en site propre au 1<sup>er</sup> octobre (date de fin de concession de l'ELRT et de la prise de compétence de la communauté en matière de transport collectif). Pierre Defives, adjoint au maire de Villeneuve-d'Ascq et vice-président, intervient alors lors de la réunion du conseil de communauté du 28 juin 1968 : *"Nous devons faire en sorte que ce service public soit confortable, rapide et présente toute sécurité. ( ... ) Il y a une voie directe que nous allons supprimer ? Sur le plan de la rapidité le Mongy est toujours le premier au feu vert alors que l'autobus peut se trouver 50 mètres derrière une file de voiture"* <sup>794</sup>. Il emporte l'adhésion du conseil, et le syndicat mixte confirme cette décision, ainsi que le Département durant la séance du conseil du 2 septembre 1968.

La seconde débute avec une prise de position radicale en matière de transport. *"Le LIVRE BLANC, puis le SDAU, ont pris parti dès 1969, en faveur d'un développement intense des transports collectifs, prévoyant, d'une part, l'utilisation plus grande des moyens déjà existants et, d'autre part, la création d'un nouveau moyen de transport collectif en site propre. Créé à la même époque, par décret du 11 avril 1969, c'est à l'EPALE (...), présidé par Monsieur A. NOTEBART, que revient la réalisation*

---

<sup>793</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1972)**, *Registre des délibérations du Conseil de Communauté*, 30 juin 1972, débats pp. 1011-26 à 1026-55 ; page 1016-35

<sup>794</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1968-2)**, *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 28 juin 1968, débats pp. 525-539 ; page 530



*d'une ville nouvelle aux abords de Lille. L'EPALE reçoit, alors, pour tâche l'établissement d'un plan d'aménagement et d'urbanisme du secteur. Ses études, communiquées le 24 avril 1970, au Conseil de Communauté, font apparaître l'absolue nécessité de relier, par un système en site propre, moderne, efficace et rapidement opérationnel, LILLE à la VILLE NOUVELLE. L'idée d'un mode de transport autonome est reprise puis élargie par le président de la Communauté Urbaine de LILLE, Monsieur NOTEBART, qui prévoit l'avenir de l'agglomération et la nécessité du développement du réseau de transport. Il souligne au cours d'une interview que "... lors de l'organisation du concours, il avait indiqué que le "zinzin", comme il l'appelait à l'époque, ne verrait jamais le jour s'il n'était pas, en même temps, l'embryon d'un métro pour l'ensemble de l'agglomération permettant de restructurer celle-ci et offrant une alternative à la voiture particulière..."* <sup>795</sup>.

### 2.1.2.1. LE VAL <sup>796</sup>,

#### OU L'EXPERIENCE TECHNOLOGIQUE D'UN METRO MODERNE

---

L'EPALE, dont le conseil d'administration est composé de 7 membres représentant l'Etat, de 6 membres de la CUDL et d'un membre du Département du Nord, est chargé, conjointement avec le Comité de Développement des techniques nouvelles des transports urbains, des études relatives à la liaison rapide par un TCSP entre Lille et la future Villeneuve-d'Ascq.

Au cahier des charges mis rapidement sur pied, ne correspond à aucun système existant. Les contraintes sont en effet nombreuses : une vitesse commerciale de 30 à 40 km/h ; une qualité de service capable de transporter 6 000 voyageurs par heure, et 15 000 en heure de pointe ; un espacement des rames susceptible d'être ramené à une minute ; un pourcentage de places assises de 55% ; des accélérations confortables ; des critères sélectifs de niveaux de confort (bruit, niveau thermique, vibrations...) ; l'impossibilité de chute sur la voie ; la minimalisation des coûts de production et d'exploitation... L'automatisme semble la seule technique susceptible de remplir toutes ces conditions.

Il s'agit ensuite de passer de la théorie à la pratique. Pour ce faire, des appels d'offres doivent être lancés. La Communauté Urbaine de Lille, seule susceptible de développer ultérieurement le métropolitain sur l'ensemble du territoire, est désignée comme maître d'œuvre. Quatre lots sont ainsi proposés <sup>797</sup>. *"Pour la conception de la caisse, de ses éléments de traction, des péages,*

---

<sup>795</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, pp. 125-126

<sup>796</sup> Villeneuve-d'Ascq-Lille, puis Véhicule Automatique Léger

<sup>797</sup> Lot "Caisse" : rame de deux voitures, roulement su pneu ou coussin d'air, structure en alliage léger ; lot "Traction" : équipement électrique ; lot "péages" : transport payant ; lot "automatisme"

*il est apparu à l'EPALE, avant le lancement du concours, que la relative importance du marché et le fait que l'innovation soit limitée garantissaient suffisamment l'intérêt des industriels et permettaient d'espérer que le nombre et la qualité des réponses seraient suffisants pour faire le choix d'une solution valable, tant sur le plan des performances que sur le plan des coûts. Par contre, l'originalité de l'automatisme, fonction importante et siège de l'innovation principale, mais ne constituant qu'une faible part des investissements, laissait craindre à ce stade certains retraits des firmes consultées" <sup>798</sup>.*

Ainsi, l'EPALE demande au professeur Robillard, chercheur à l'Université des Sciences et Technique de Lille (Lille I), de se pencher sur le problème. Le financement est assuré par la CUDL et par l'Etat. Le 2 juillet 1971, le jour même du lancement de l'appel d'offre, un brevet est déposé à l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI) <sup>799</sup>. Le procédé repose sur un principe d'automatisme novateur, qui propose un cantonnement mobile dans le temps plutôt que dans l'espace : *"Si on s'était adressé à un spécialiste ferroviaire, on aurait obtenu une solution classique, fait remarquer Robert Gabillard. Le fait que je ne connaissais rien aux transports m'a beaucoup aidé à aborder la question au niveau philosophique. (...) Mon idée a été de ne rien avoir le long de la voie qui soit susceptible de tomber en panne. Les seuls dispositifs que j'ai prévus sur la ligne du VAL sont passifs : des câbles et des plaques d'aluminium. Tous les appareils sont localisés à bord des véhicules et dans un poste central de contrôle. Nous n'avons pas renoncé à la surveillance de l'homme, nous l'avons seulement délocalisée : télémessure et télécommande permettent la conduite à distance. Le pilotage n'est plus confié à un homme seul mais à une équipe, basée au poste central de commande où elle dispose d'un appareillage extrêmement complet" <sup>800</sup>.*

Une trentaine de constructeurs répond à l'appel d'offre de 1971. Mais le jury de sélection constate qu'aucun n'apporte de solution satisfaisante en matière d'automatisme. C'est finalement le projet "recours" du professeur Gabillard qui est retenu. Les autres lots sont attribués à trois sociétés, dont Matra, qui assurera le rôle d'ensemblier. Le marché est passé le 2 février 1972 et permet de lancer la construction des prototypes.

De juin 1973 à juin 1974, le prototype est expérimenté sur une piste circulaire de 1,7 km installée sur le campus de l'Université de Lille 1. Mais l'engin ne sait pas faire marche arrière, et ne

---

<sup>798</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, page 132

<sup>799</sup> L'INPI, installe ses bureaux à Lille en juin 2000

<sup>800</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998), *op. cit.*, page 111 : entretien avec le Professeur Robert Gabillard

peut que tourner en boucle sur son circuit, si bien que les plus sceptiques le qualifient de "manège" ou de "zinzin".

Le président de la CUDL, Arthur Notebart, s'il accepte le fait que la réversibilité du système VAL soit une condition *sine qua non* à son développement en métro, convainc pourtant les élus de poursuivre l'aventure. La solution est finalement apportée par un ingénieur, Henri Ruhlmann, attaché - conseil de la CUDL. En un an, le prototype parcourt finalement 30 000 km, et il peut devenir l'embryon du futur métro automatique de Lille.

**Photographie n°3**  
**La voiture du métro "VAL" automatique de Lille, telle que commercialisée**



**Sources** : collection CUDL. Pour le prototype, cf. Lepers Paulette, *op. cit.*, page 134

La genèse du métro de Lille a nécessité de la part des élus de la communauté urbaine de Lille, et en premier lieu de son président, une persévérance et un certain courage, pour se lancer dans un projet aussi novateur que la création d'un nouveau mode de transport collectif qui soit adapté aux besoins de mobilité de la Métropole. Cette expérience est tout aussi novatrice sur les modalités de la conception, soit un rassemblement des forces politiques de la Communauté, et de l'Etat (et de ses services), et des compétences techniques des milieux universitaires et industriels.

Le choix technique de la communauté se porte ainsi sur un système de métro léger, *a contrario* des villes comme Lyon ou Marseille, dont la densité du bâti et la monocentralité urbaine, permettent l'adoption de métros classiques du type de ceux employés par Paris ou la CUM <sup>801</sup>. Le VAL s'inscrit, lui, "dans la famille du métro ou du chemin de fer à "faible/moyenne" capacité (sites propres intégraux) ou à "faible/moyen" niveau de service (sites propres majoritairement en site intégral mais circulant ailleurs en mail piétonnier ou en voirie avec carrefours à niveau), l'appellation métro léger restant réservée aux seuls projets ou réalisation permettant des infrastructures et donc des coûts d'investissement significativement "légers" (...), contrepartie d'un niveau de service et d'une capacité située à mi-chemin entre ceux de l'autobus et ceux du métro. (...) l'importance des ressources financières disponibles, la relative modicité des trafics à attendre et de la nécessaire réserve de capacité à long terme (...), ainsi que du souci général des coûts d'exploitation et de l'attractivité du système (...) ouvrent un domaine très large aux métros (automatiques) à faible capacité dans les villes

<sup>801</sup> Cf. **BARRE Alain**, *Transport et aménagement urbain. L'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales françaises*, Union Géographique Internationale, Rapport 1979-11, Dresde, novembre 1979, 31 pages

millionnaires (voire même moins) et au métro léger"<sup>802</sup>, domaine dans lequel Lille fait figure de pionnière.

Le 30 juin 1972, la CUDL opte pour une politique générale en matière de transport. Les orientations prises en matière de transport collectif se confirment le 29 mars 1974, quand le conseil de la CUDL adopte, à l'unanimité, un plan qui leur est dédié. Ce dernier est fondé, d'une part, sur la modernisation du Mongy, en *light rail system* de surface (même si des aménagements souterrains sont prévus à certains carrefours routiers), et d'autre part, sur la construction de quatre lignes de métro léger automatique : la ligne 1 emprunterait un axe Villeneuve-d'Ascq / Mons / Lille centre / CHR / Loos / Haubourdin ; la ligne 2, un trajet partant de Roubaix – Tourcoing, vers Lomme – Lambersart, par le centre de Lille ; la ligne 3 : Marquette / La madeleine / Saint-André / Vieux-Lille / Lille Préfecture / Ronchin / Fâches ; et la ligne 4, Wattrelos / Roubaix / Lys-lez-Lannoy. Si le plan général est accepté à l'unanimité, le tracé et les conditions techniques du passage du VAL, à grande échelle, - celles des quartiers -, nécessitent que les différentes municipalités s'entendent.

#### 2.1.2.2. LA LIGNE 1 DU METRO :

##### UN PARCOURS DU COMBATTANT POLITIQUE

---

Malgré l'inquiétude soulevée par les élus de Roubaix et de Tourcoing, qui estiment que leurs bassins de population sont potentiellement générateurs de trafics supérieurs, le poids de l'Etat dans la planification de la ville nouvelle, et son implication financière avouée dans le développement d'une liaison rapide de type métro, poussent les élus à désigner la ligne 1, comme prioritaire.

Le choix d'une liaison est-ouest, plutôt que nord-sud, est en contradiction avec presque tous les plans conçus dans les années 1960 par les services déconcentrés de l'Etat : *"la constitution du réseau entérine l'inversion des priorités en matière d'urbanisme puisque une stricte logique économique aurait voulu que les premiers tronçons relient les pôles dont la population est la plus importante. Le choix de favoriser le lien de Lille et la ville nouvelle résulte à la fois du fait que les recherches sur ce mode de transport ont été menées dans le cadre d'un établissement Public chargé de l'aménagement de Villeneuve-d'Ascq (EPALE) et de la volonté de désenclaver prioritairement ce site à vocation tertiaire (localisation de l'université)"*<sup>803</sup>. En fait, il faut toute la persuasion du président

---

<sup>802</sup> HUGONNARD J.-C. (SOFRETU, France), "Le métro léger - The light rail concept", in **ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES**, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes - Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque organisé du 3 au 5 mai 1988, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 369-378 ; page 374

<sup>803</sup> MENERAULT Philippe / PROUVOST Stanislas, *Interconnexion et territoire : interconnexion des réseaux de transports et aménagement dans la métropole lilloise*, INRETS, novembre 1995, 38 pages, pp. 26-27

Notebart pour les élus du versant Nord-Est offre leur appui à la construction de la ligne 1. En 1975, encore, Arthur Notebart tente encore de les rassurer : *"la liaison Roubaix-Tourcoing est absolue. (...) Nous présenterons au mois de juillet la demande d'autorisation de mettre en souterrain le Mongy dans la partie entre le Romarin et la Gare de Lille. (...) Nous viendrons ensuite à poursuivre comme prévu la ligne 2 celle reliant Tourcoing à Roubaix, et à la gare de Lille, sans pour autant faire une condition "sine qua non" à la prolonger vers Lambersart et Lomme [dont il est le maire]"* <sup>804</sup>.

### ***L'étude du tracé, un enjeu politique***

---

Les premiers tracés sont élaborés, dès 1972, par les services de la communauté chargés d'accompagner et de traduire les décisions prises en conseil. La première ligne du métro fait ainsi l'objet d'une enquête publique dès les mois de novembre et décembre. Le rapport déposé en mars 1973 déclare : *"Compte tenu de la nécessité de favoriser le type de transport en commun repris dans le projet, qui semble être la seule solution pour tenter d'améliorer les communications de l'est de Lille, (...) nous émettons un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet. Toutefois il serait souhaitable d'étudier un nouveau tracé pour pallier aux graves inconvénients soulevés dans la partie récemment urbanisée de Mons-en-Barœul"* <sup>805</sup> dont la traversée s'effectue non en souterrain mais par viaduc. L'opposition de Robert Verrue, maire de Mons, et de sa population, oblige, Arthur Notebart à demander des études complémentaires, dont celles d'un nouveau tracé. Le 23 mai 1975, les travaux en viaduc sur le territoire de la ville sont estimés à 231 MF (35,22 M€) alors que la construction en souterrain nécessite un apport supplémentaire de 131 MF (19,97 M€). Or, un tracé plus direct par la ville d'Hellemmes, itinéraire plus court et en tranchée couverte, coûterait 283 MF (43,14 M€), tracé finalement choisi par le conseil de communauté à l'unanimité sauf une voix, celle du maire de Mons. Le bras de fer qui a opposé Robert Verrue au président Notebart, s'est finalement retourné contre le maire de Mons-en-Barœul et contre ses habitants.

Le 25 septembre 1981, *"Compte tenu de l'ampleur prévisible des installations hospitalières, il est apparu nécessaire d'envisager qu'à terme, la desserte du complexe hospitalier régional soit réalisée au moyen de deux stations de métro. C'est la raison pour laquelle la station "CHR", prévue dans le cadre de la ligne 1 en cours de construction, a été placée au nord de la zone, (...) afin de permettre l'implantation ultérieure d'une deuxième station desservant le sud de la zone. (...) Plus de 10 000 personnes résident dans la zone directe de la station "Hôpital B", c'est-à-dire à moins de*

---

<sup>804</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975-2), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 23 mai 1975, débats pp. 844-859 ; page 855

<sup>805</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1973), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 13 avril 1973, débats pp. 436-13 à 449-40 ; page 439-20

600 m. ( ... ) La zone d'influence directe des stations "CHR" et "Hôpital B" inclut de l'ordre de 10 000 emplois (...). C'est plus de 60 000 déplacements quotidiens qui sont générés par la zone hospitalière" <sup>806</sup>. Le Conseil décide unanimement le prolongement d'une station de la ligne 1.

### ***Le bras de fer juridico-financier entre Etat et CUDL***

---

Entre-temps, les techniciens de la SOFRETU (SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ETUDES ET DE RÉALISATION DE TRANSPORTS URBAINS), dépendant de la RATP, et les experts de la CUDL, concluent à une économie globale du système VAL par rapport à un métro classique à 15%, et de 20 à 30% sur l'investissement par rapport au métro de type urbain (Paris). Dès lors, Arthur Notebart compte sur une subvention étatique de 40%, puisque Lyon et Marseille ont obtenu respectivement un soutien de 27 et 25%, pour un métro classique. Un dossier de demande subvention est transmis au Ministère des transports. Il porte sur les éléments subventionnables, soient, les travaux d'infrastructures, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux, les sondages et les équipements fixes.

Mais pour le gouvernement, l'heure est à l'économie, la conjoncture du milieu des années 1970 (crise du pétrole et crise économique) n'étant pas favorable. "Alors les fonctionnaires [de l'Etat] suggèrent qu'un tramway, finalement, ne serait pas si mal pour Lille. Arthur Notebart rugit : "C'est vous qui allez expliquer aux Lillois que vous voulez remettre des rails de tramway rue Nationale, là où on vient à peine de les enlever". La menace suffit. Parfois le président de la Communauté doit employer de plus grosses ficelles. René Bouet, alors secrétaire général, raconte : "Je me souviens d'une séance au Ministère des transports. La discussion se passe mal. Arthur Notebart hurle. M. Cavallé, secrétaire d'Etat de l'époque, se bloque. Tout le monde est blanc. Arthur Notebart se lève et part en claquant la porte. Je suis atterré. Je murmure : " monsieur le ministre, si vous me le permettez, je vais rechercher M. Notebart". Je le rattrape dans les couloirs du ministère. Retour dans le bureau. Impressionné M. Cavallé cède" <sup>807</sup>. Le 23 octobre 1975, le ministre accepte de subventionner le métro lillois entre République et CHR à un taux qu'il renvoie à une décision ultérieure (février 1977).

Face à l'incertitude de financement, la communauté cherche des solutions. TRAMENOR (Transports métropolitains du Nord), un groupement d'entreprises de travaux publics et d'établissements bancaires uni autour de Matra, propose un traité de concession sur 30 ans pour la construction, lequel prévoit : le financement et l'exploitation du métro automatique ; le renouvellement des équipements et du matériel remis à la CUDL en fin de concession ; et un préfinancement de 50%

---

<sup>806</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1981), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 25 septembre 1981, débats pp. 1661 à 1669 ; pp. 1661-1662

<sup>807</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998), *op. cit.*, pp. 115-116

des travaux à la charge de la collectivité. Le Conseil de communauté approuve la concession le 30 octobre 1975, et envoie le dossier pour approbation, aux services de l'administration centrale le 14 novembre.

Trois mois plus tard, le préfet fait rapport au ministre des transports. Il précise que le traité de concession signé entre les deux parties est soumis à la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local (VFIL), placées sous l'autorité du département, et que le conseil général du Nord doit explicitement indiquer qu'il renonce à exercer ses prérogatives. Dans sa réunion du 9 mai 1976, le département laisse à la communauté le soin de réaliser le métro. Cette loi de 1913, qui n'a jamais été appliquée dans le cadre de la construction de métropolitains (confère Lyon et Marseille), est abrogée en janvier 1979.

Après étude, le secrétaire d'Etat aux Transports signale que la communauté n'a pas compétence pour signer la convention, puisque l'exercice du pouvoir concédant est attribué au syndicat mixte d'exploitation, lequel, se saisit du problème et décide une modification de ces statuts en juin 1976, par laquelle il renonce, lui aussi à la construction du métro. Par ailleurs, le secrétaire d'Etat, rechigne à accepter une concession aussi longue et demande que TRAMENOR apporte l'équivalent de 20% des coûts sur fonds propres. TRAMENOR accepte et confirme son apport à la fin du mois de septembre. Mais la somme est garantie par la communauté, ce qui pousse le secrétaire d'Etat à refuser la proposition. La situation semble inextricable.

Dans une ultime réunion entre la CUDL et l'Etat, le 15 octobre 1976, le secrétaire d'Etat confirme que la concession ne peut aboutir. Mais en contrepartie, il décide : l'octroi d'une subvention égale à 100% des dépenses subventionnables sur l'intégralité de la ligne 1, sur la base du dossier transmis en juin 1974 <sup>808</sup>, sans ajustement eu égard aux forts taux d'inflation observés à l'époque ; le financement du solde (sous forme d'emprunt) par la Caisse des Dépôts et Consignations ; l'autorisation donnée à la CUDL de passer un marché de gré à gré avec la société Matra (et ses partenaires) pour le matériel roulant et les équipements spécifiques ; et le lancement d'un appel à la concurrence pour le génie civil.

En complément des financements étatiques à l'investissement, la communauté dispose de grandes capacités d'emprunt et d'une manne financière perçue, depuis 1974, sur la masse salariale des entreprises métropolitaines : le Versement Transport (VT) <sup>809</sup>, a été, en effet, institué par

---

<sup>808</sup> 1,7 milliards de francs soit 259,16 M€

<sup>809</sup> Modalités de perception développées *infra*, chapitre II, 3.3.2.2. Le financement des transports lillois, pp. 769-771

l'Etat, en 1973, pour venir en aide aux collectivités locales qui devaient faire face aux déficits croissants des sociétés de transport, évitant ainsi une ponction au budget national. Il peut, aussi, être utilisé pour garantir le couvremment des dépenses d'investissement ou des emprunts inhérents. Il est perçu par la communauté urbaine de Lille dans son budget de fonctionnement. Si le montant global du VT est relativement peu important en 1974, 34,73 MF (5,29 M€), celui-ci augmente régulièrement, pour atteindre 425,13 MF (64,81 M€) en 1984, 621,74 MF (94,78 M€) en 1994, et près de 860 MF (131,11 M€) en 2000. Les sommes ainsi perçues par la CUDL, au titre du versement transport, sont considérables et permettent ainsi de mener une politique métropolitaine résolument favorable aux transports collectifs. Cette possibilité que donne l'Etat français à ses autorités locales, *a contrario* du gouvernement québécois, explique largement que la décision publique en la matière, dépende moins d'une action centralisée, que de la réelle volonté des élus municipaux ou des conseillers intermunicipaux.

### ***La ligne 1 : la naissance d'un lien urbain moderne***

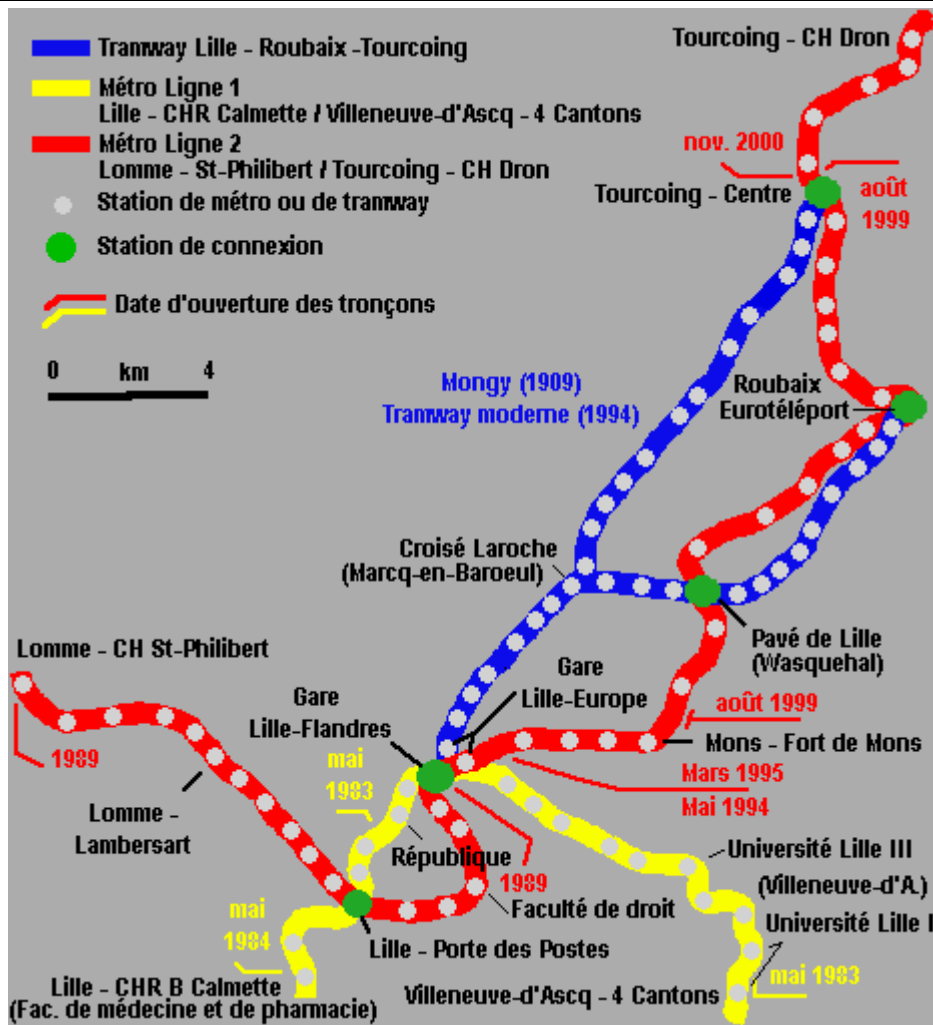
---

Le 4 février 1977, sans attendre l'installation du nouveau conseil de communauté, prévue au mois de mai après les élections municipales, les élus décident d'entamer les démarches. La CUDL assure la maîtrise d'ouvrage générale et la conduite des opérations. Elle choisit la SOFRETU pour élaborer les dossiers d'appel d'offre, et l'EPALE pour assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée pour le matériel roulant et les équipements liés au système (comme les garages ateliers...). Elle décide la constitution d'un service métro et la construction d'un bâtiment spécifique. Arthur Notebart se pose en chef d'orchestre.

Les premiers lots sont attribués dès le mois de juin 1978, et les premiers coups de pioche donnés en septembre. Les travaux de la ligne vont durer cinq ans. Compte tenu des reconnaissances géologiques (par carottage) réalisées le long du parcours de la ligne, les ouvrages de gros œuvre sont de quatre natures. La traversée du centre de Lille oblige au creusement d'un tunnel unique, à une profondeur moyenne de vingt mètres (bien en dessous de la nappe phréatique), sur une longueur d'environ cinq kilomètres. Les extrémités des lignes sont réalisées en viaduc (sur les zones du CHR et du campus universitaire de Lille 1), sur environ un peu moins de trois kilomètres. Une tranchée couverte d'environ quatre kilomètres est choisie pour les sections comprises entre l'Est de Lille et le centre-ville de Villeneuve-d'Ascq. La construction se poursuit dès lors en tranchée ouverte, jusqu'à l'entrée de l'université, puis pour rejoindre le garage atelier des Quatre Cantons.

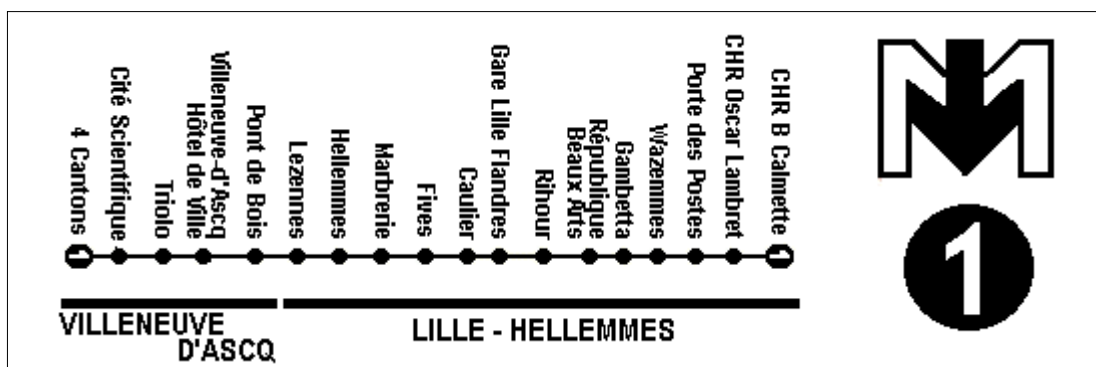


Figure n°119  
Les transports en site propre de la communauté urbaine de Lille



Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

Figure n°120  
Les stations de la ligne 1 du métro automatique de Lille

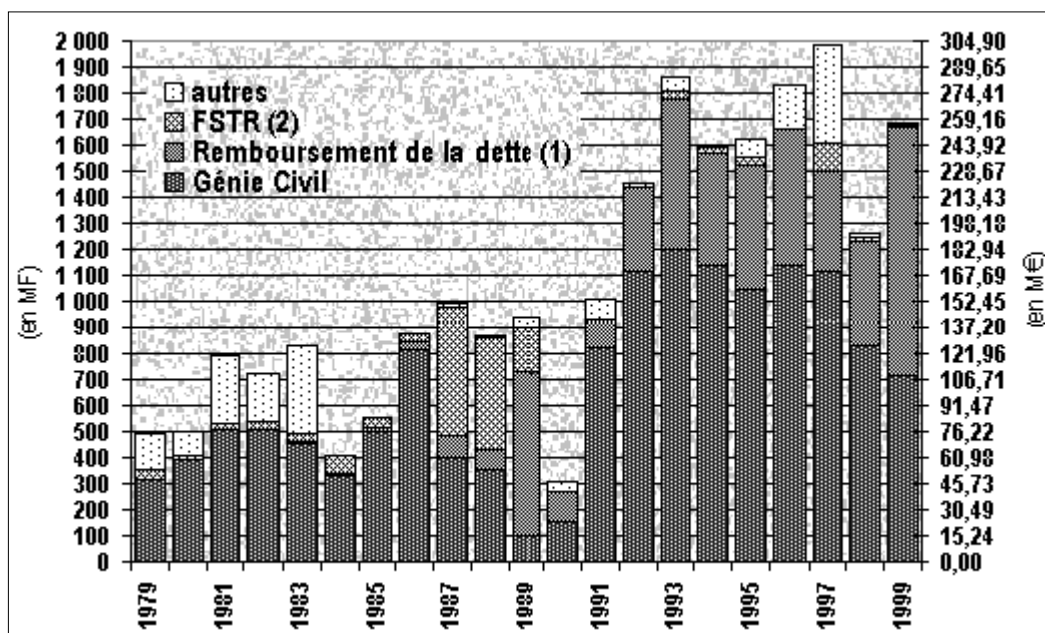


Réalisation : Raynald INGELAERE (2001), d'après les cartes de réseau

Le tronçon entre Villeneuve-d'Ascq et Lille-République est inauguré le 25 avril 1983 par François Mitterrand, Président de la République depuis 1981, Pierre Mauroy, Premier Ministre et maire de Lille, et Arthur Notebart, président de la CUDL. Ouvert au public le 13 mai, il dessert, outre la gare et les quartiers centraux de Lille, les universités de Lille I (campus scientifique), et de Lille III

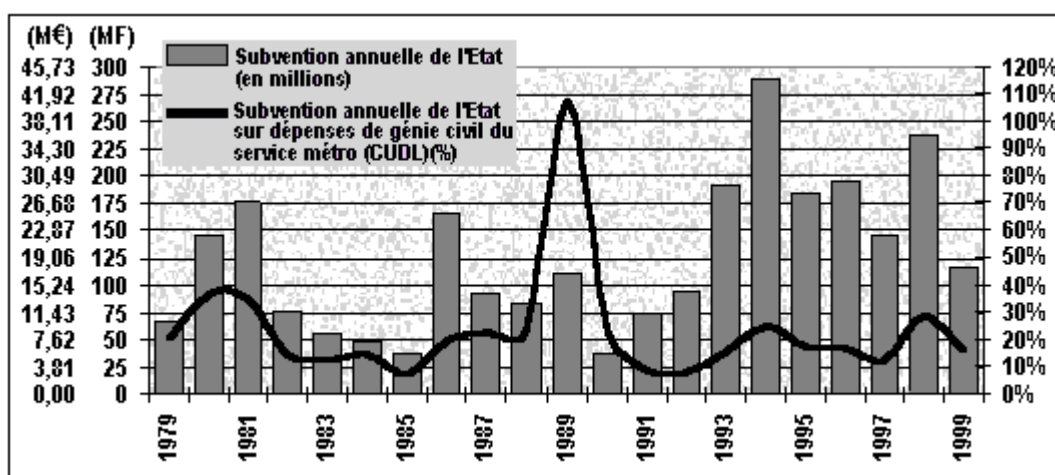
(sciences humaines, arts et lettres). L'ouverture du second tronçon, le 2 mai 1984, permet la desserte du Centre Hospitalier Régional, et des facultés de Médecine et de Pharmacie. L'ensemble de la ligne comporte 18 stations, réparties sur 14,5 kilomètres.

Figure n°121  
Dépenses d'investissement du service métro de la CUDL (1979-2000)



(1) remboursement de la dette issue des emprunts en capital; (2) Fonds Spécial de Travaux et de Renouvellement (matériel roulant...); **NB** : dépenses hors taxes. **Sources** : Comptes administratifs du service métro (CUDL)

Figure n°122  
Participation annuelle de l'Etat au financement de la construction du métro VAL



**Sources** : Comptes administratifs du service métro de la CUDL

L'investissement annuel de la communauté urbaine pour la construction du métro apparaît dans les comptes administratifs du service métro, séparés du budget principal dès 1979 <sup>810</sup>.

<sup>810</sup> Le compte administratif du métro (annexe du budget principal) est indiqué en montants hors taxes pour les investissements

Elle investit pour la ligne 1 (jaune), environ 2 600 MF HT (396,37 M€) en génie civil. Au total, ce sont 4 300 MF HT (655,53 M€) qui sont dépensés. La part de l'Etat s'élève à 20% <sup>811</sup>, ce que confirment approximativement les comptes administratifs du service métro. Entre 1979 et 1984, les recettes d'investissement perçues de l'Etat s'élèvent à 564,89 MF HT (86,12 M€), tandis que les dépenses de génie civil représentent 2 497,95 MF HT (380,81 M€), soit un rapport de 22,61%. Les 80% restant étant financés par la CUDL : trois quarts sont apportés par contraction d'emprunt, et environ un quart sur fonds propres.

### 2.1.2.3. LA LIGNE 2 DU METRO :

#### QUAND LA POLITIQUE PRIME SUR LA RAISON ECONOMIQUE

---

Les études concernant la liaison entre Lille et Roubaix-Tourcoing ont toujours été au centre des préoccupations des élus et des techniciens, qu'ils dépendent de la CUDL ou des services déconcentrés de l'Etat. Le projet de l'OREAM-Nord est probablement l'un des projets les plus anciens, puisqu'il a été rédigé en 1971 <sup>812</sup>, alors que la communauté venait d'être créée et la ville nouvelle de Lille-Est à peine confirmée par arrêté, et bien avant l'adoption d'un plan de transport par la CUDL (1974).

#### *Le projet de l'OREAM-NORD (1971)*

---

*L'organisme entend "profiter de l'exceptionnelle densité du maillage du réseau ferroviaire de la SNCF sur ce secteur pour créer un service de type RER (sous l'appellation "métronor"). Une structure en étoile du réseau serait complétée par la création d'un axe transversal desservant le bassin minier d'Est en Ouest. Un service cadencé et une tarification intégrée seraient mise en place. Une interconnexion modale serait effectuée au niveau des gares centrales de chacun des pôles urbains du secteur. La déclinaison de ce schéma à l'échelle de la Communauté Urbaine de Lille amène l'OREAM à concevoir une desserte ferroviaire utilisant, pour un service interne, les axes ferroviaires Nord/sud (Lille/Roubaix/Tourcoing/Courtrai) et est-ouest (Lille-Ascq-Tournai). La nature du service proposé s'inscrit dans le prolongement de la logique du métro express de l'aire urbaine centrale. Une desserte cadencée à forte fréquence est envisagée, mettant TOURCOING à 17 mn de Lille et Roubaix à 14 mn. Autour de cette armature ferroviaire, il s'agit de développer un réseau unifié et hiérarchisé*

---

<sup>811</sup> MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE (1990) – direction des transports terrestres, *Transports publics urbains en France – organisation institutionnelle (urban public transport in France – the institutional organisation)*, (document bilingue), août 1990, page 80

<sup>812</sup> ORGANISME D'ETUDE ET D'AMENAGEMENT D'AIRES METROPOLITAINES-NORD, *Aménagement d'une région urbaine : Le Nord-Pas-de-Calais, OREAM-NORD, Lille, 1971, 422 pages*

*fondé sur la complémentarité entre le train, le tramway et les bus. Un tel schéma conduit à repenser la fonctionnalité du tramway (le Mongy). Celui-ci s'effectue, à partir d'un tracé en Y, des liaisons de pôle à pôle : Tourcoing-Lille et Roubaix-Lille, rôle désormais dévolu aux Trains. L'idée de l'OREAM consiste à proposer sa modernisation et sa transformation en pré-métro (à l'image de ce qui est réalisé à Bruxelles pour lui permettre d'effectuer des dessertes internes aux pôles). Une telle évolution a des implications en terme de tracés. Il est prévu que la seule branche de Lille-Roubaix soit conservée (...)"* <sup>813</sup>.

Le projet de l'OREAM repose sur une hiérarchisation et une spécialisation des dessertes entre Lille et les villes jumelles de son versant Nord-Est. Le mode ferroviaire, véritable transport de masse, doit ainsi assurer une liaison, rapide, fréquente, intermédiaire. Le Mongy, modernisé en SLR, doit, quant à lui, assurer des dessertes intra-urbaines, de type cabotage, y compris entre Roubaix et Tourcoing, avec sa mise en souterrain. Mais ce plan, qui ne nécessite pourtant qu'un investissement raisonnable, eu égard à toute construction de métro, n'est pas mis de l'avant par la structure, son président, ou ses services, pas plus, d'ailleurs, qu'il ne sera rappelé par l'Etat, aux conseillers communautaires.

### ***Avant la ligne 2, la ligne 1bis***

---

Sans même attendre l'ouverture de la ligne 1 du métro, et sans tenir compte des études de l'OREAM, le conseil de la CUDL décide, lors de son conseil du 12 décembre 1980, d'entreprendre les études nécessaires à l'expansion du VAL, entre Lomme - Lambersart et Roubaix-Tourcoing (ligne 2), sur la base d'un rapport de la SOFRETU remis quelques jours auparavant. Plusieurs scénarios sont ainsi mis à la disposition des villes concernées afin qu'elles puissent s'entendre de façon à ce qu'une position définitive puisse être prise à l'automne 1981.

Si les élus municipaux des maires de Lille, Lomme et Lambersart, s'entendent rapidement sur le tracé qui concerne leurs municipalités, il n'en va pas de même sur le versant Nord-Est : Roubaix et Tourcoing, au premier chef, mais aussi, Croix, Hem, La Madeleine, Marcq-en-Barœul, Mons-en-Barœul, Mouvaux, Villeneuve-d'Ascq, Wasquehal et Wattrelos, n'arrivent pas à déterminer une orientation commune.

Le principe de construction de la ligne 2 est admis le 30 octobre 1981. Au cours de cette réunion, le conseil de communauté valide le tracé du tronçon d'une huitaine de kilomètres, entre Lomme et Lille, baptisé ligne 1bis et les premières études sont lancées. Au cours de la séance du 18

---

<sup>813</sup> **MENERAULT Philippe / PROUVOST Stanislas**, *op. cit.*, pp. 21-22

juin 1982, le tracé de la ligne 1bis, est revue de façon à ce qu'elle emprunte les boulevards périphériques de Lille en viaduc, et est allongé de près de 4 kilomètres de façon à desservir le centre hospitalier Saint-Philibert et le centre commercial attenant, que le maire de Lomme (le président de la CUDL) voudrait voir se développer. Par ailleurs, un rapport de la SOFRETU indique que le creusement d'un tunnel sur le territoire de la ville de Lomme aurait un impact environnemental "sévère et inacceptable". La communauté demande alors que cette option ne soit pas plus développée. Les maires du Nord-Est ne veulent pas encore que la question du tronçon qui les concerne soit abordée.

Le 16 septembre 1982, le président Notebart entame le débat sur l'évolution des réseaux : *"La mise en place cumulée des motrices [nouvelles sur les lignes du Mongy] et de cette ligne ferroviaire [Lille - Croix – Roubaix – Tourcoing du plan régional] conduit à reconsidérer l'urgence de la ligne n°2 entre Lille et Roubaix-Tourcoing qui ne s'impose plus dans les mêmes conditions qu'il y a quelques années. (...) Or le problème du développement du réseau de métro au Nord des Gares de Lille se pose différemment selon que l'on considère le tronçon entre Lille et Roubaix – Tourcoing et celui entre Roubaix et Tourcoing. (...) Entre Lille et Roubaix – Tourcoing, existe actuellement une ligne de tramway en cours de modernisation (...). Pendant une douzaine d'année, les nouvelles rames articulées permettront de faire face à l'afflux de clientèle générée par la correspondance quai à quai Métro – Tramway à la station "Gare de Lille" dès le printemps 1983. ( ... ) Dans ces conditions, il convient de considérer que le réseau VAL qui doit se développer au Nord des Gares de Lille doit être commencé là où il n'existe aujourd'hui que des autobus, c'est à dire dans Roubaix – Tourcoing"* <sup>814</sup> ; un propos inverse à ceux qu'il a tenus au 25<sup>e</sup> congrès de l'Union des Transports Publics, au cours duquel il ne pouvait envisager la séparation des réseaux VAL sauf à réaliser un second centre de contrôle. Et si Serge Charles, maire de Marcq-en-Barœul, renvoie le président à ses contradictions, il n'est pas suivi par l'assemblée, dont les maires de Roubaix et de Tourcoing, qui voient dans cette décision un atout électoral dans la campagne des municipales de 1983. Le conseil décide alors de donner priorité à la construction de la ligne 1bis, de la ligne 4 (Tourcoing-Roubaix-Hem), puis de raccorder les deux portions.

Suite aux élections municipales de mars 1983, *"les socialistes perdent les mairies de Roubaix, Tourcoing et Hem. Le Nord-Est passe à l'opposition. Ce qui n'empêche pas Arthur Notebart de conserver son fauteuil de Président, rue du Ballon. Les nouveaux élus ouvrent un dossier bien compliqué. Le gouvernement les presse de trancher. Les entreprises aussi, qui craignent le chômage technique, après l'achèvement de la ligne 1"* <sup>815</sup>.

<sup>814</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1982), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 16 septembre 1982, délibération n°5, débats pp. 1903-1926, pp. 1903-1904

<sup>815</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998), *op. cit.*, page 120

Le 2 février 1984, sur la base des documents envoyés par la communauté, le gouvernement, dont le Premier Ministre n'est autre que Pierre Mauroy, décide de prendre en charge l'intégralité des dépenses subventionnables pour la construction de la ligne 1bis.

Le conseil de communauté se réunit le lendemain. Le maire de Wasquehal, Gérard Vignoble, tente de rallier la communauté à la ligne 2, entre Lille et Roubaix-Tourcoing : *"Les communes du versant Nord Est représentent environ 350 000 habitants ; le secteur desservi par la ligne n°1 Bis ainsi défini représente environ 80 000 habitants. Je ne demande pas la refonte de la ligne n°1 Bis, je dis simplement que nous pourrions, dès cette année, essayer de récupérer un certain nombre de fonds pour pouvoir commencer plus rapidement les travaux en direction du versant Nord Est. Je me suis posé aussi la question de son tracé, je crois que l'ensemble des communes du versant Nord Est, et même les communes de l'agglomération Lilloise voudront essayer de travailler ensemble le plus rapidement possible pour définir un tracé. (...) Je sais que si nous n'avons pas construit la ligne n°2, c'est qu'il y avait divergence d'appréciation de la part des communes du versant Nord Est, je crois que cette situation est terminée et qu'il y a possibilité de nous entendre, au Conseil de Communauté pour nous permettre de réaliser beaucoup plus vite la ligne n°2"*<sup>816</sup>. Marc Wolf, le nouveau maire de Mons-en-Barœul, tente même de mettre en difficulté le président Notebart, en arguant que la traversée de Lomme, qui leur est présentée en tunnel, est contraire à tout ce qui était envisagé : *"Mais me direz vous : où voulez-vous en venir avec ces réflexions ? Ces 600 millions de francs (...) [de surcoût dus au tunnel] qui nous sont demandés par la ville de Lomme, manqueront définitivement de l'autre côté pour être conforme à notre logique de l'unité communautaire, à la solidarité entre les deux parties de l'agglomération. (...) Une autre solution aurait été possible : engager dès maintenant (...) la liaison vers Lomme – Lambersart (Avenue de la République), demander aux communes du Nord Est de Lille de se mettre d'accord, dans les 6 mois (...) et au cas où cet accord serait réalisé, transférer dans cette direction (...) le surplus qu'on nous demande pour la ville de Lomme"*<sup>817</sup>. Et malgré le talent oratoire d'André Diligent, le maire de Roubaix, malgré toutes les invectives et un débat houleux, le conseil décide d'entamer les travaux sur la ligne 1bis. André Diligent, déçu, dira même que "la communauté urbaine a donné un coup de poignard dans le dos de Roubaix".

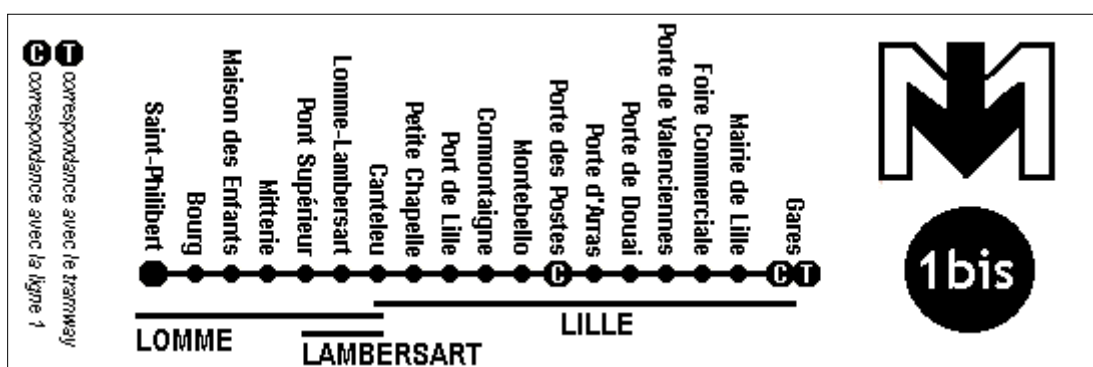
La ligne 1bis est mise en service en février 1989. Elle dessert 18 stations (dont deux communes aux lignes 1 et 1bis), sur 11,7 kilomètres. Elle est l'occasion de l'utilisation des véhicules automatiques de deuxième génération, qui intègrent une nouvelle électronique et de nouvelles techniques qui permettent une réduction de 10% de la consommation énergétique et des économies

<sup>816</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1984), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 3 février 1984, délibération n°4, débats pp. 69-92, décision pp. 93-97 ; page 77

<sup>817</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1984), *op. cit.*, pp. 82-83

substantielles en matière d'entretien. Pour autant, la compatibilité des matériels est assurée et les différents types de véhicules peuvent emprunter indifféremment les deux lignes. Entre 1985 et 1990, la Communauté investit, 3 150,38 MF (480,27 M€), tandis que l'apport de l'Etat s'élève à 524,64 MF (79,98 M€), soit environ 16,5% du coût total.

Figure n°123  
Les stations de la ligne 1bis du métro automatique de Lille



**NB** : les stations "Petite Chapelle" et "Foire commerciale", seront respectivement rebaptisée, en 1994 lors de l'inauguration du quartier Euralille, "Bois Blanc" et "Lille Grand Palais" ; la station "Gares" prendra le nom définitif de "Gare Lille Flandres" à l'ouverture de la Gare TVG Lille-Europe, en 1995 ; **Réalisation** : Reynald INGELAERE (2001)

Sur un échiquier politique pourtant défavorable à la majorité relative de gauche, le coup de force du Président Notebart est d'avoir su profiter d'une mésentente interne pour imposer le projet de la ligne 1bis, alors qu'elle était, économiquement, moins rentable que la liaison entre Lille et Roubaix-Tourcoing, pour laquelle la population desservie est quatre fois plus élevée et les enquêtes trafic de la SOFRETU bien plus favorables. Cette victoire du maire de Lomme, puis ses prises de positions de plus en plus radicales et hégémoniques, vont envenimer les débats du conseil, enliser les grands projets et soulever la protestation d'un nombre toujours plus grand d'élus.

### ***La ligne 2 : le serpent de mer de la Communauté***

Le débat sur la ligne 2 du métro resurgit en décembre 1984<sup>818</sup>. Deux nouveaux tracés sont soumis au choix des conseillers communautaires.

L'option A propose le prolongement de la Ligne 1bis par l'emprise du tramway jusqu'à la station terrasse (branche de Roubaix), puis un passage par les centres de Wasquehal, et de Croix. Roubaix et Tourcoing son ensuite reliés, selon un tracé presque identique à celui proposé par l'OREAM en 1971. Dans cette optique, la ligne de tramway Lille-Roubaix est supprimée, tandis qu'est maintenue celle de Tourcoing (L'OREAM supprimait aussi la branche tourquennoise). Deux antennes sont considérées, la

<sup>818</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1984-2)**, *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 21 décembre 1984, délibération n°94, débats et décision, pp. 3164-3185

première partant de la station Caulier (Ligne 1) vers Mons-en-Barœul ; la seconde, partant du centre de Roubaix, vers Wattrelos. L'investissement total nécessaire est estimé entre 2 355 MF HT (359,02 M€) et 2 587 MF HT (394,39 M€) (en francs de 1980).

L'option B propose le prolongement de la ligne 1bis, par Mons-en-Barœul, pour rejoindre la station "Pavé de Lille" du tramway et suivre à partir de ce point le même parcours que celui de l'option A. La branche roubaisienne du tramway est alors supprimée et remplacée par un service d'autobus. Le coût varie entre 2 245 MF HT (342,25 M€) et 2 587 MF HT (394,39 M€) (francs de 1980) selon que la traversée de Mons s'effectue en tunnel ou en viaduc.

Les maires directement ou indirectement concernés par l'un ou l'autre des tracés tentent de défendre leur point de vue. Maire de Marcq-en-Barœul, Serge Charles, appuie la première proposition, de même que les maires de la zone de Comines et d'Halluin, dont les liaisons par autobus arrivent pour la plupart au Croisé-Laroche. Le maire de Mons, Marc Wolf, justifie le passage par sa commune, par d'une part, la forte densité de population desservie, et une volonté politique de désenclavement de la ZUP (décidée dans les années 1960). Il est suivi en cela par la ville de Lille, qui juge inadéquate et coûteuse l'antenne de Mons d'autant que celle-ci induit des travaux conséquents sur son territoire. La décision est prise à bulletin secret, chose assez rare à la CUDL pour mériter d'être soulignée, ce qui dénote bien le tiraillement qui traverse le Conseil. L'option B est adoptée à 75 voix contre 64.

La décision semble arrêtée. Ce n'est pourtant que le commencement d'un feuilleton politique qui ne va s'achever que cinq ans plus tard, après moult rebondissements. Le 27 septembre 1985, le président du Conseil demande la mise sur pied d'une commission dite des maires pour examiner dans le détail le tracé de la ligne décidée en décembre 1984 (option B). Après trois réunions <sup>819</sup>, huit des onze maires s'entendent sur un tracé. Au mois de mai 1986 <sup>820</sup>, pourtant, le président Notebart rajoute de l'huile sur le feu, en posant la question du financement de la ligne. Avec la décision des villes de Toulouse et de Rennes de construire un VAL, Arthur Notebart est pessimiste sur le montant des subventions que l'Etat devrait apporter. Il considère ainsi qu'il serait plus rentable de supprimer le "vieux Mongy" et récupérer ainsi quelque 700 MF (10,71 M€), chiffre avancé par le SMT. A bulletin secret, une fois n'est pas coutume pour la ligne 2, le conseil décide un approfondissement, notamment chiffré, confié à la SOFRETU, du tracé initial par le Grand Boulevard (antenne de Roubaix), des propositions A et B du 21 décembre 1984, de la proposition issue de la commission des maires (variante de la proposition B), et de la modernisation du tramway. Voilà remise en cause la décision de 1984. Le 29 mars 1987, sur la base du rapport de la SOFRETU, l'option A de décembre 1984, est préférée à toute autre possibilité. C'est le *statu quo*.

<sup>819</sup> Des 7 octobre 1985, 4 février 1986 et 24 février 1986

<sup>820</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1986)**, *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 2 mai 1986, délibération n°2, débats et décision, pp. 660-687



Par lettre du 25 octobre 1988, le ministre des transports et de la Mer, confirme que l'Etat apportera un concours de 1 050 MF (160,07 M€) correspondant à 30% des investissements subventionnables, mais il se dit dans le même temps, prêt à réexaminer la réintégration de la desserte de Mons dans le projet.

Le 27 juin 1989, le nouveau conseil, issu des élections municipales de mars 1989, élit Pierre Mauroy, maire de Lille, à la présidence de la Communauté, suit à un accord programmatique entre les principales villes de l'agglomération. Arthur Notebart, contesté et évincé, n'obtient que 15 voix. Le calme politique semble de nouveau animer les débats. Le 7 juillet, le conseil décide de réaliser un tronçon autonome entre Tourcoing et Roubaix, de prolonger la ligne 1bis jusque Mons-en-Barœul, de maintenir des lignes de tramway et de laisser ouverte la question de la liaison entre Lille et Roubaix-Tourcoing. Le 6 octobre, deux groupes de travail, présidés par Pierre Mauroy, se réunissent pour, d'une part, mettre au point l'avant-projet sommaire du métro, et d'autre part, traiter le problème de la modernisation du tramway : *"Le groupe de travail tramway s'est réuni d'abord le 6 Octobre au matin, et immédiatement, il est apparu que le fait de maintenir ouverte la question du tracé entre Lille et Roubaix s'avérait particulièrement pénalisante (...). Un consensus s'est donc dégagé sur les points suivants (...): 1° Le passage de la ligne 2 s'effectuera par Mons-en-Barœul, et le raccordement entre les tours America et Douai - Cambrai devrait être effectué dans le prolongement des travaux de la ligne 2 ; 2° Il conviendrait de réaliser une modernisation totale de la desserte par tramway avec comme durée de vie une hypothèse de 25 ans environ, à cette époque, le tramway pourrait être remplacé par un VAL ; 3° La correspondance tramway / ligne 1 – ligne 1Bis se ferait à la station "Gares" actuelle, par une boîte annexe. Par ailleurs, une station de tramway supplémentaire desservirait la gare TGV"* <sup>821</sup>.

*"Le groupe de travail métro s'est réuni également le 6 octobre, après – midi, il a pris acte de la position du groupe de travail tramway (...) avec un passage du métro par Mons-en-Barœul pour aller vers Roubaix – Tourcoing. On a adopté les solutions suivantes : 1° Prolongement de la ligne 1 Bis vers Mons-en-Barœul (Tours America) réalisé en tunnel (...), puis en tranchée couverte après le passage de la voie rapide (...): - mise en service le 1<sup>er</sup> septembre 1993 pour la station TGV, - mise en service le 1<sup>er</sup> septembre 1994 jusqu'à la station America [Fort-de-Mons] à Mons-en-Barœul. 2° Première phase de la ligne 2, entre la station Douai – Cambrai à Roubaix et le terminus à Dron, à Tourcoing (...). Par ailleurs, une station d'échange est prévue à Roubaix 2000 pour la future antenne allant vers Wattrelos. L'ensemble entre Roubaix - Tourcoing serait réalisé en souterrain par deux tunneliers pour prévenir une mise en service au 1<sup>er</sup> novembre 1996"* <sup>822</sup>. Le projet est adopté à l'unanimité.

<sup>821</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1989), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 17 novembre 1989, délibération n°4, débats et décision, pp. 898-930, page 899

<sup>822</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1989), *op. cit.*, page 900

En décembre 1990 <sup>823</sup>, toutefois, la discontinuité de la mise en service est remise en cause. Puis, l'année suivante, la ville de Mons-en-Barœul accepte de participer à hauteur de 30 MF (4,57 M€) au financement de la ligne pour compenser le passage en souterrain dans sa commune. Ce n'est finalement que le 21 février 1992, que le tracé définitif et le raccordement progressif et continu à partir de Lille, jusque Roubaix-Tourcoing, est validé et confirmé par les différentes enquêtes publiques.

La station "Lille Europe", ouvre ses portes dans la toute nouvelle Gare TGV, en mai 1994. La ligne 2 poursuit ensuite sa course sous la ville de Mons. Un tronçon de trois kilomètres et de quatre stations est inauguré le 17 mars 1995. Le 18 août 1999, seize nouvelles stations, 12,4 kilomètres s'ajoutent à la ligne 2. Soixante nouvelles rames de deux voitures sont nécessaires dès lors pour assurer l'exploitation du métro. Le maître d'œuvre, Matra Transport, après concours, sélectionne le VAL 208.

#### Photographie n°4 Le VAL 208, une nouvelle génération de véhicule pour le métro automatique



Sources : Collection LMCU

*"A l'intérieur, l'impression est à la lumière et au gain d'espace. Sans pour autant changer le gabarit dynamique, le gain d'espace est réel grâce à des parois plus verticales et aux nouveaux aménagements intérieurs. Le pare-brise avant est plus large (...). 6 places assises sont offertes à l'avant au lieu de 4. Plus compacte, l'armoire technique passée à l'arrière de la voiture n'occupe pas deux places mais une seule. Autres nouveautés : (...) la présence d'appuis ischiatiques <sup>824</sup> sur la*

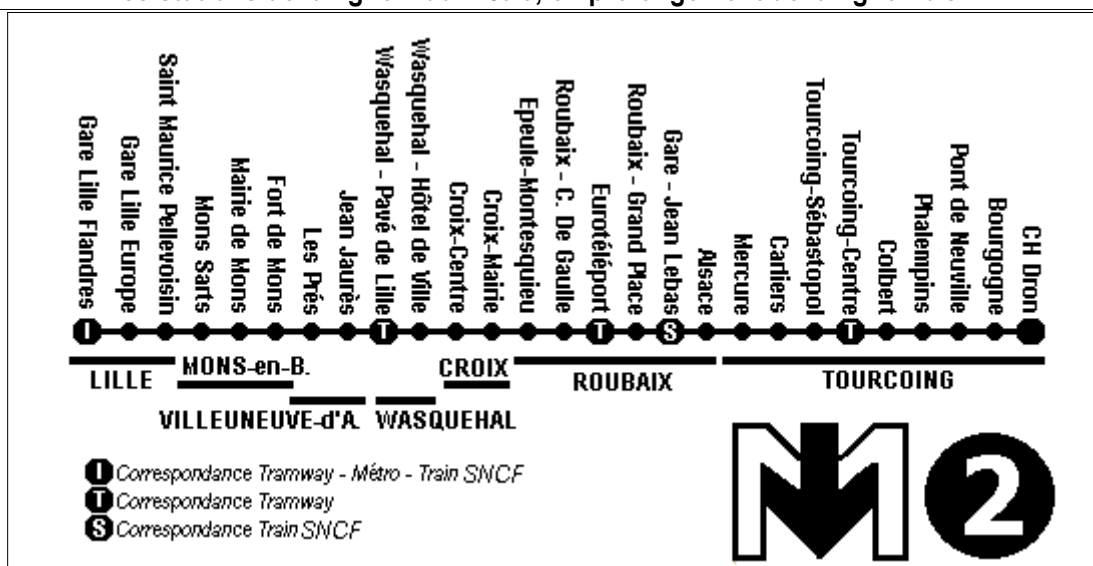
<sup>823</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1990), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 21 décembre 1990, délibération n°1, débats et décision, pp. 3651-3654

<sup>824</sup> La forme ischiatique est conçue pour épouser la forme du bassin en position assise

plateforme au lieu des strapontins pour faciliter le transfert des voyageurs aux heures de pointe ; de nouvelles couleurs, plus claires ; le positionnement séparé des haut-parleurs et des nouveaux interphones publics, pour éviter la confusion des fonctions" <sup>825</sup>.

Le 27 octobre 2000, les cinq dernières stations de la ligne 2, sur le territoire de Tourcoing, complète définitivement le réseau. "L'événement est de taille. Le protocole est à la hauteur : c'est Lionel Jospin [Premier Ministre depuis 1997] en personne, qui va inaugurer la ligne 2 aujourd'hui, accompagné du Ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, de la secrétaire d'Etat au tourisme, Michèle Demessine [une élue de la région], et d'un impressionnant cortège de personnalités politiques" <sup>826</sup>. Au total, la ligne 2 du VAL, relie Tourcoing à Lomme, par Lille, sur 31,5 kilomètres, desservis par 44 stations, et en connexion avec 4 stations des lignes de tramways. Elle devient ainsi la ligne de métro automatique la plus longue du monde, record qu'elle devrait encore conserver quelques années, jusqu'à l'ouverture de la ligne circulaire de Singapour, décidée par la Land Transport Authority : destinée à faire le tour de l'île et à relier les différentes lignes de la capitale, les 36 kilomètres de la nouvelle ligne du métro automatique devraient être inaugurés en 2009.

**Figure n°124**  
**Les stations de la ligne 2 du métro, en prolongement de la ligne 1bis**



Réalisation : INGELAERE Raynald (2001) d'après les plans de réseau

Entre 1991 et 1999, la communauté investit 9 116 MF HT (1 389,73 M€), en génie civil, l'Etat n'intervenant qu'à hauteur de 1 524 MF HT (232,33 M€). Il faut noter cependant que ces dépenses ne concernent pas uniquement la ligne 2, puisqu'elles couvrent aussi la modernisation du tramway, et l'entretien de la première ligne.

<sup>825</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-1), *Ligne infos*, LMCU, juin 1999, 32 pages, page 3

<sup>826</sup> VOIX DU NORD (La), vendredi 27 octobre 2000, "Le VAL arrive au bout du tunnel" ; Cf. aussi METROPOLITAIN (Le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (2000-3), n°36, novembre 2000, 23 pages ; pp. 12-13

#### 2.1.2.4. DU MONGY AU SLR

---

"La majorité des réseaux de tramways considérés, et essentiellement les réseaux allemands, ont bénéficié depuis très longtemps - parfois même pour certaines lignes depuis leur création - de sites protégés ou réservés. Seules les lignes qui n'étaient pas soumises à d'importantes perturbations, et qui permettaient d'atteindre des performances correctes, sont restées sur leur infrastructure d'origine, tandis que celles qui étaient affectées par des perturbations et qui ne permettaient d'obtenir dans leur état initial que des vitesses commerciales médiocres ont été soit supprimées si leur trafic était insuffisant (et en général remplacées par des lignes d'autobus), soit réaménagées par amélioration de l'infrastructure si leur trafic nécessitait leur maintien"<sup>827</sup>. L'IRT (Institut de Recherche en Transport) qui réalise une étude sur les réseaux en 1976, conclut que les améliorations nécessaires à apporter à ce mode, lorsqu'il se trouve en site propre, sont de deux natures. Il s'agit : de donner priorité aux tramways aux feux afin de diminuer arrêts et temps d'arrêts (gain de temps évalué entre 20 et 25% du temps de parcours global) ; de réaménager la voie et son profil de manière à l'isoler de l'axe des flux piéton et automobile.

#### ***Le Mongy, entre suppression et modernisation***

---

En 1968, la commission de travail, composée de membres de la CUDL et du Département du Nord, est chargée, à la fin de la concession de l'ELRT, de définir les conditions de la poursuite de l'exploitation du réseau de Roubaix-Tourcoing. Le 5 puis le 20 avril, décision est prise de supprimer la liaison par tramway entre les deux pôles de la métropole, au 1<sup>er</sup> octobre 1968. Pierre Defives, adjoint au maire d'Annappes, et vice-président de la communauté et président de la commission transport, défend le Mongy : "Il y a un autre problème très important dont on ne parle pas : C'est le service public mis à disposition d'une classe qui n'est pas privilégié en moyen de locomotion. Nous devons faire en sorte que ce service public soit confortable, rapide et présente toute sécurité. (...) Il y a une voie directe que nous allons supprimer ? Sur le plan de la rapidité le Mongy est toujours le premier au feu vert alors que l'autobus peut se trouver 50 mètres derrière une file de voiture. (...) Nous pensons qu'il y a lieu de reconduire, pour une durée de deux ans, cette société sous forme d'affermage (...). Pendant ce temps, il sera possible d'étudier le problème avec les techniciens et de mettre les sociétés en concurrence"<sup>828</sup>. Le conseil décide alors de poursuivre l'exploitation pour deux ans, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1971, durée qui sera ensuite prolongée.

---

<sup>827</sup> INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS (IRT) (1976), *Analyse du fonctionnement de réseaux de tramways existants*, 1976, 45 pages, page 28

<sup>828</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1968-2), *op. cit.*, pp. 530-531

Le 29 mars 1974, la CUDL adopte son plan général de transport <sup>829</sup>, puis décide l'amélioration des conditions d'exploitation du tramway <sup>830</sup>, avant la création d'une ligne de métropolitain, qui unira Lille, à Roubaix, et Tourcoing. Un plan de régulation est préconisé, grâce à l'utilisation de systèmes de feux, comme préconisé deux ans plus tard par l'IRT. L'année suivante, le conseil confirme sa décision : *"Le produit de ce prélèvement [Versement Transport], soit la somme de 37 726 957,44 F [5 294 090,53 €] au titre de l'exercice 1974, doit être utilisé (entre autres affectations telle la construction du métropolitain), à l'amélioration des transports publics de voyageurs existants. (...) Les divers objectifs à mener à court terme concernent essentiellement des facilités de circulation à accorder : a) aux véhicules de transport public de voyageurs dans les centres villes particulièrement encombrés (...); b) aux tramways sur la liaison Lille–Roubaix–Tourcoing : - d'une part, en donnant une réelle priorité de passage à l'approche des carrefours (...) (mise en place de l'onde verte) – d'autre part, en prévoyant leur débranchement et leur mise en souterrain jusqu'à la place de la gare de Lille"* <sup>831</sup>, car, jusque là, le Mongy ne dessert pas la gare de Lille et a son terminus à la Place du Théâtre (à proxima de la Grand' Place de Lille).

L'onde verte, qui donne la priorité au tramway aux nombreux carrefours qu'il traverse, est progressivement mise en place, et entre en opération sur les deux lignes en 1976. *"Le coût de l'opération est pris en charge par la Communauté dans sa totalité. Sur le trajet Lille-Roubaix, il s'agit d'un système de détection électronique permettant de donner le feu vert au Mongy dès qu'il se présente au niveau du carrefour. L'introduction des microprocesseurs permet d'envisager une autre méthode pour le tronçon de Tourcoing. Le Mongy dispose d'une onde verte, préalablement calculée, grâce à des relevés statistiques du temps de parcours et du stationnement aux arrêts. Cette onde est déterminée de façon à respecter une coordination des voitures selon l'intensité du trafic"* <sup>832</sup>.

En 1980, la Communauté achète, à la ville d'Herten (Allemagne de l'Ouest), 29 motrices articulées, d'une capacité de 161 places par rame. Elles sont remises à neuf puis sont substituées au matériel de la SNERLT le 13 décembre 1982. Les conseillers communautaires décident l'achat de ces matériels car les tramways neufs à l'étude ne sont encore qu'à l'état de prototype, et que les motrices d'Herten sont compatibles avec le réseau lillois. En 1983, le tramway quitte la place du théâtre, pour gagner en souterrain, la gare de Lille, en permettant un passage de quai à quai avec la

<sup>829</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1974)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 29 mars 1974, délibération n°44, débats et décision pp. 587-597

<sup>830</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1974-1)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 29 mars 1974, délibération n°47bis, "amélioration des conditions de circulation du tramway", débats et décision pp. 625-628

<sup>831</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975-3)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 27 juin 1975, délibération n°58 : débats, pp. 844-859 ; décision pp.1619–1621 ; page 1620

<sup>832</sup> **LEPERS Paulette**, *op. cit.*, pp. 109-110

toute nouvelle ligne 1 du métro automatique. En 1984, encore, le SMT décide le rachat de 5 motrices du réseau de Bochum (Allemagne de l'Ouest), mises en service en septembre 1985, après rénovation dans les ateliers techniques de la société de transport. Il est alors prévu l'achat de nouvelles motrices au réseau genevois (Suisse) à l'entrée en service de la ligne 1bis en 1989.

**Photographie n°5**  
**Le Mongy articulé, au terminus de la Grande Place de Roubaix**



**Sources** : Photographie de Serge Baliziaux (mai 1986)

Mais le rachat de matériels roulants, même remis à neuf, et l'onde verte, ne peuvent se poser qu'en solutions provisoires, avant un investissement de fond, à la fois sur les véhicules et les infrastructures des lignes de tramways. Si l'avenir du tramway, et notamment de la branche roubaisienne, est régulièrement remis en cause tout au long des discussions sur le tracé de la ligne 2, il résiste et perdure. Car la liaison entre Roubaix et Tourcoing est primordiale, et en l'absence d'autres infrastructures, le tramway reste le seul recours valable. Le 2 mai 1986, le conseil de communauté commande à la SOFRETU une étude sur le coût de la modernisation des deux lignes de tramway. Il décide enfin, le 17 novembre 1989, la modernisation totale des deux axes, avec comme durée de vie une hypothèse de 25 ans environ. Le projet est déclaré d'utilité publique par les arrêtés préfectoraux du 19 octobre 1990 et 30 avril 1991.

***Le tramway moderne de la métropole***

---

Les contrats sont rapidement signés et les travaux vite engagés. La communauté se pose en maître d'ouvrage et assume l'intégralité de la modernisation. Elle désigne la SOFRETU comme

maître d'œuvre. Elle deviendra ainsi propriétaire des infrastructures et du matériel nécessaires au tramway, qu'elle mettra ensuite à disposition du SMT.

De nombreuses modifications interviennent. Si l'écartement métrique est conservé pour minimiser le coût de remplacement des rails sur tout le parcours, deux stations du réseau, Saint Maur et Clémenceau, sont transférées en souterrain, et mises en service respectivement en septembre 1992 et septembre 1993. Deux nouvelles stations sont aussi ouvertes, La Ciserai (sur l'antenne de Tourcoing) en octobre 1992 puis Gare Lille Europe, en mai 1994, en même temps que la gare TGV. Le tracé fait aussi l'objet d'une modification de tracé à Tourcoing, de façon à dégager un axe routier majeur et permettre sa mise en double sens de circulation. Le tramway est ainsi dévié le long du canal de Roubaix avant son entrée en voie unique au cœur de Tourcoing, où il sera mis en correspondance avec la future ligne 2. De plus, *"l'ancien terminus du tramway, dans la station encore dénommée "Gares", a été désaffecté en septembre 1992 pour permettre l'implantation de la ligne 2 du métro. Le nouveau terminus Gare Lille Flandres est implanté dans un ouvrage souterrain, accolé à la station de métro existante et débouchant dans la salle des échanges"* <sup>833</sup>. Elle est inaugurée en mai 1994.

L'ensemble des deux lignes est donc de 29 kilomètres et dessert 9 municipalités, sur 36 arrêts : 9 communs aux deux branches, 13 sur la section de Tourcoing, 14 sur la section de Roubaix. 3 stations sont en connexion avec la ligne 2 (Wasquehal-Pavé de Lille, Roubaix-Centre et Tourcoing-Centre), la station multimodale de la Gare Lille Flandres donne accès aux deux lignes de métro, au tramway, et aux trains SNCF, tandis que la station Gare Lille Europe facilite l'accès aux TGV.

Le matériel roulant fait l'objet d'un appel d'offre européen. Le concours est remporté par la société *Breda Construzioni ferroviare* (Florence, Italie). *"Le nouveau tramway a été pensé et réalisé pour répondre à des exigences très précises en matière de sécurité, de confort des passagers et d'exploitation, exigences posées dans le cahier des charges par la Communauté urbaine de Lille, maître d'ouvrage du projet et par la Sofretu (filiale de la RATP), maître d'œuvre. Innovant, le tramway l'est à plus d'un titre : plancher bas intégral [accès aux handicapés], structure modulaire tout en aluminium (...), normes anti-feu anti-fumées adaptées à la circulation en tunnel, triple système de freinage (électrique avec récupération d'énergie, hydraulique et patins magnétiques pour le freinage d'urgence), maintien de l'écartement métrique (...). Cette dernière caractéristique, associée au plancher bas intégral, constitue une véritable prouesse technologique. Elle a été décisive dans le choix de la société italienne pour la réduction des investissements qu'elle représentait"* <sup>834</sup>.

<sup>833</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1993), *op. cit.*, page 10

<sup>834</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1994), *Un nouveau tramway pour la métropole*, CUDL, mai 1994, 16 pages, page 3

**Photographie n°6**  
**Le tramway moderne de la Communauté (1994)**



**Sources** : Collection CUDL 835

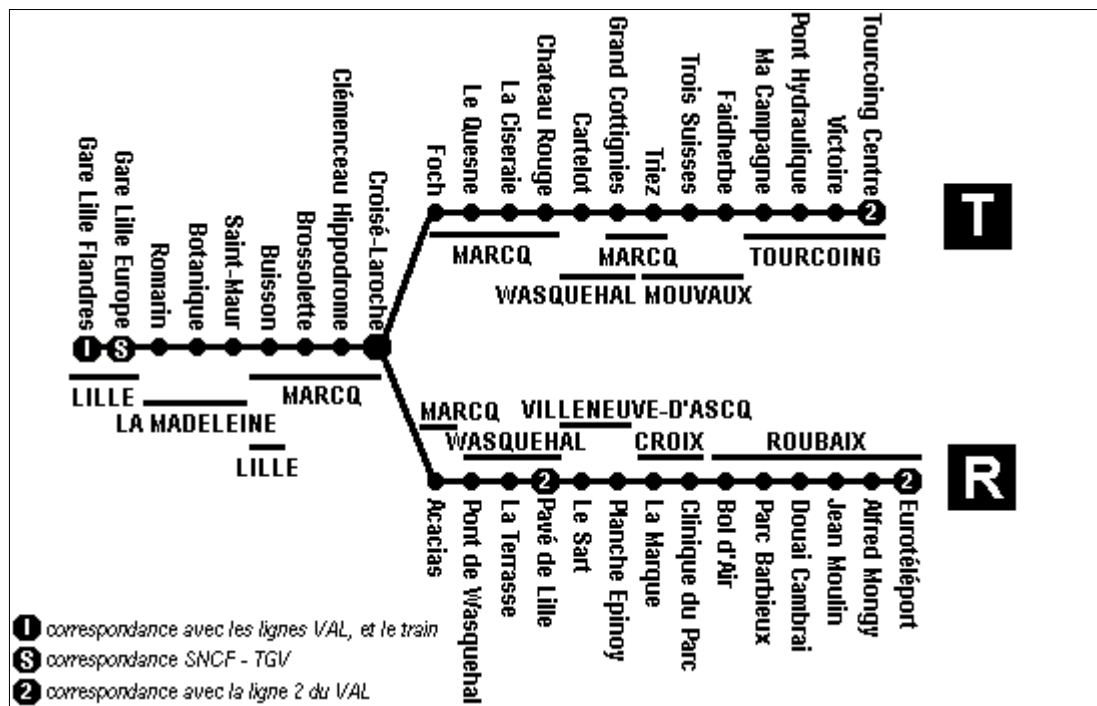
La vitesse maximale du tramway moderne est de 70 km/h pour une vitesse commerciale de 23 km/h. 24 rames sont commandées pour un montant global de 248 MF (37,81 M€). 120 000 heures de travail, soit l'équivalent de 60 MF (9,15 M€), sont réalisées par des entreprises françaises, de Lille (montage), Marcq-en-Barœul (ventilateur et chauffage), et Quiévrechain (sièges) près de Valenciennes. Les rames, de près de 30 mètres de longueur, ont une capacité normale de 168 voyageurs et maximale de 245 voyageurs (dont 50 assis). Le nouveau matériel n'est pas compatible avec le préexistant.

*"Le tramway a connu des débuts difficiles pour de multiples raisons : la livraison tardive par le constructeur de 20 rames sur les 24 prévues, rodage réduit. En effet, tout nouveau moyen de transport (...) circule traditionnellement plusieurs mois, sans voyageurs, pour effectuer son rodage et être réparé, en cas de panne, sans occasionner de gêne pour la clientèle. (...) Les essais préalables à la mise en service, réalisés sous contrôle du Ministère des Transports, n'ont révélé aucun problème majeur et ont permis à M. le Préfet d'autoriser le lancement commercial le 5 mai 1994, des 20 nouvelles rames qui avaient réussi leur test de réception. Au cours des premières semaines d'exploitation, des pannes affectant les logiciels de traction et de freinage, sans conséquence pour la sécurité, ont perturbé l'exploitation. (...) Le nombre de trains disponibles n'étant pas suffisant pour assurer un service satisfaisant, le 1<sup>er</sup> juin 1994, l'exploitation a été limitée au tronçon Gare Lille Flandres au Croisé-*



Laroche" <sup>836</sup>. Le 11 juillet, 11 trains permettent la liaison entre Lille, Roubaix et Tourcoing, toutes les 20 minutes (10 minutes sur le tronçon commun). Le 1<sup>er</sup> septembre, avec 16 trains en ligne, la fréquence est ramenée à 10 minutes, puis à 7 minutes au début de l'année 1995, avec la mise en service de la totalité des rames.

Figure n°125  
Les stations des lignes du tramway moderne de la métropole lilloise



Sources : SMT / CUDL

En 2000, l'ensemble du réseau urbain de métro automatique de Lille atteint ainsi 45 kilomètres, avec 60 stations (dont deux en correspondance) et est complété par deux lignes de tramway moderne, sur 29 kilomètres desservis par 36 stations.

A contrario de la situation montréalaise, les réalisations de la communauté urbaine de Lille en matière de transport en commun, et d'investissements structurants, reposent essentiellement, non sur un pouvoir étatique, mais sur une volonté strictement locale. Le conseil de communauté a pris des engagements forts, et des risques importants, en développant un système de transport nouveau. Le métro automatique VAL, dit léger, - pour le différencier des métros de type parisien dont la capacité de voyageurs est supérieure -, a été porté par le pouvoir politique (inter-)municipal qui a su s'appuyer sur des expertises locales (université des sciences et techniques de Lille), nationales (SOFRETU...) et sur une industrie technologique de pointe (Matra). L'expérience du VAL aboutit, à l'inverse d'autres tentatives du même genre (POMA 2000 à Grenoble), à la réalisation d'un véritable réseau.

<sup>836</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1995), *Lignes Info*, CUDL, mars 1995, 23 pages, page 14

Le tracé des lignes, est lui aussi, un indicateur de l'influence entre les partenaires. Si la SOFRETU, choisie par le Conseil, propose différents tracés, des solutions techniques, des estimations de coût, les élus décident, en définitive, quel itinéraire doit emprunter le métro. La ligne 2, - qui fait suite à la ligne 1 inaugurée en 1983 après dix ans de discussion, et à la ligne 1bis -, en est probablement le meilleur exemple.

La ligne 2 est très largement politique et symbolique. Elle est une ligne politique issue de l'accord programmatique de 1989 entre les grandes villes de Lille, Roubaix et Tourcoing notamment : en promettant une liaison de type VAL à Roubaix et Tourcoing, la Ville de Lille, et son maire, Pierre Mauroy, obtenait en contrepartie la présidence de la CUDL. Mais le VAL est aussi symbolique, et marque le territoire du sceau d'une solidarité communautaire, avec le pôle de Roubaix-Tourcoing, durement touché par une double crise économique et urbanistique : *"Les Roubaisiens le réclamaient, en avaient besoin (...). Il y avait aussi un besoin de désenclavement de cette partie de la Métropole. Il fallait faire aussi un geste vis-à-vis de Roubaix et de l'agglomération roubaisienne, qui économiquement était sinistrée.... Il faut être cohérent, on a fait la ligne 2, sans laquelle il n'y aurait pas eu Mc Arthur Glen [centre commercial de centre-ville inauguré au moment de l'ouverture de la ligne 2]. Il y a une cohérence globale, un geste à faire qui a été fait"* <sup>837</sup>.

Par ailleurs, son tracé *"peut trouver une origine dans le processus décisionnel qui a conduit à abandonner en 1975 la liaison entre la ZUP de Mons-en-Baroeul dans le cadre de réalisation de la première ligne du VAL. En effet, le rejet exprimé par la population et relayé par les élus municipaux pour un passage de ce mode de transports collectifs en viaduc dans des zones très densément urbanisées avait conduit le président de la CUDL à trancher en faveur d'un tracé évitant la ZUP de Mons-en-Baroeul (pourtant à forte clientèle potentielle) et permettant une liaison plus directe entre Lille et Villeneuve-d'Ascq"* <sup>838</sup>.

Il fallait, finalement, rectifier "l'erreur" de la ligne 1, en assurant la desserte de Mons-en-Baroeul, très dense, qui ne bénéficiait d'aucun axe lourd, tout en garantissant, aux villes traversées par le tramway, que celui-ci serait modernisé de façon à assurer une desserte de surface de la même qualité que celle qu'aurait pu fournir le VAL. J'ai vécu douloureusement en 1989, - j'étais déjà délégué communautaire -, la décision de construire la ligne n°2. Quand on voit le tracé de la ligne n°2 et que vous mettez en parallèle le tracé de la ligne SNCF, celle du Mongy, on peut être surpris qu'on n'ait pas mieux travaillé avec la SNCF à l'époque, pour une desserte cadencée toutes les cinq minutes en

<sup>837</sup> INGELAERE Raynald (2000-3), *Entretien téléphonique avec Monsieur Leprêtre, op. cit.*

<sup>838</sup> MENERAULT Philippe / PROUVOST Stanislas, *op. cit.*, page 30

accroissant les haltes, - c'était possible -. On aurait pu faire l'économie du métro, on ne l'a pas fait !" <sup>839</sup>, constate Paul Astier (GADEC), vice-président de la communauté chargé du PDU, lors d'un entretien en mars 2000. Monsieur Bernard Carton (PS), président du SMT, tient les mêmes propos et s'inquiète même des effets de cet "investissement coûteux" sur la politique avenir du transport collectif communautaire <sup>840</sup>.

L'ouverture de la ligne 1 du VAL, puis du tronçon de l'ancienne ligne tronçon 1bis, permettent un gain de temps considérable : de 15 à 20 minutes sur le tronçon CHR-Gares, un peu plus sur Saint-Philibert - Gares... Toutefois, la liaison VAL entre Lille et Roubaix-Tourcoing, suit des chemins détournés, peu propices à assurer une liaison interpolaire rapide, en répondant mieux à une logique de cabotage, - sur des sections déterminées : Roubaix-Tourcoing, ou ZUP de Mons – Lille -.

**Figure n°126**  
**Temps de parcours moyen (en mn) sur le réseau VAL**

Origine			Destination							
			1	2	3	4	5	6	7	8
1	CHR	<i>Ligne 1</i>		22	9	28	25	37	42	21
2	Quatre Cantons	<i>Ligne 1</i>	22		13	32	35	41	46	25
3	Gare Lille Flandres	<i>Lignes 1 - 2</i>	9	13		19	22	28	33	12
4	Roubaix Eurotéléport	<i>Ligne 2</i>	28	32	19		41	9	14	7
5	CH Saint-Philibert	<i>Ligne 2</i>	25	35	22	41		50	55	34
6	Tourcoing Centre	<i>Ligne 2</i>	37	41	28	9	50		5	16
7	Tourcoing CH Dron	<i>Ligne 2</i>	42	46	33	14	55	5		21
8	Wasquehal centre	<i>Ligne 2</i>	21	25	12	7	34	16	21	

**NB** : non compris les temps de correspondance quand cela est nécessaire ; **Sources** : SMT / LMCU

**Figure n°127**  
**Temps de parcours moyen entre Lille et Roubaix-Tourcoing selon le mode employé**

	VAL	Tramway	Train
Gare Lille Flandres – Roubaix Centre	19 mn	25 mn	11 à 13 mn
Gare Lille Flandres – Tourcoing Centre	28 mn	30 mn	15 à 17 mn

**Sources** : SMT, LMCU, Région Nord-Pas-de-Calais et SNCF

Elle répond à un besoin politique, plus qu'à des critères de rentabilité d'exploitation, ou d'optimisation du tracé, ou des coûts engagés. Le temps de parcours sur la ligne 2, entre la Gare de Lille Flandre et Roubaix – Tourcoing, apporte peu davantage en terme de gain par rapport au tramway : moins de 5 minutes en moyenne. La ligne ferroviaire SNCF reste le mode de liaison interpolaire le plus rapide, puisque le temps de parcours est de moitié moins important que celui du VAL.

<sup>839</sup> INGELAERE Raynald (2000-6), Entretien avec Monsieur Paul Astier (GADEC), *op. cit.*

<sup>840</sup> INGELAERE Raynald (2000-1), Entretien avec Monsieur Bernard Carton (PS) (Conseiller Municipal de Roubaix, Conseiller Communautaire, président du syndicat mixte des transports), au siège de la SA HLM du Département du Nord (Villeneuve-d'Ascq), le mercredi 26 janvier 2000

Au-delà de cette querelle de chiffres, le VAL reste un service public de transport, qui s'inscrit comme l'élément majeur dans une politique générale de la communauté de reconquête urbaine : rénovation aux abords des stations, politique d'urbanisme, politique de développement commercial, politique de déplacement...

Le VAL devient aussi le vecteur principal de communication de la structure qui veut offrir l'image d'une métropole moderne et innovante, et tente de reléguer au passé les clichés souvent désuets et dégradés qui lui sont généralement attribués au niveau national. Il sert plus que dessert l'ambition lilloise de passer d'un statut de métropole régionale à celui de métropole européenne.

*"Le marché des systèmes se développe progressivement et l'intérêt de la conduite automatique intégrale ne semble plus contesté. Les raisons en sont :*

- *d'une part que ce mode de conduite présente des avantages considérables tant sur le plan de la qualité de service que de la facilité d'exploitation d'un système de transport ;*
- *d'autre part, que les craintes exprimées il y a quelques années concernant l'attitude du public vis-à-vis des systèmes complètement automatiques et concernant les problèmes de sécurité que ces systèmes pourraient soulever se sont dissipées ;*
- *enfin, que le prix à payer pour ces avantages n'est pas élevé, c'est-à-dire que le bilan financier de l'automatisation intégrale se trouve au voisinage de l'équilibre"* <sup>841</sup>.

De nombreuses délégations françaises et étrangères sont accueillies par la communauté <sup>842</sup> : scientifiques, techniciens, politiques... Le VAL conquiert de nouveaux marchés <sup>843</sup> ; Situation particulièrement favorable pour la communauté urbaine de Lille puisque à la prise de risque politique et économique correspond un retour financier sur investissement : à toute extension commerciale de ce nouveau métro à d'autres villes, la CUDL touchera des *royalties*, que la société Matra lui versera pendant la durée de validité du brevet de base du système, soit jusqu'en 1992.

<sup>841</sup> DAVID Y. (INRETS), "La conduite automatique intégrale : bilan économique et qualité de service", in **ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES**, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes- Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 353-367 ; pp. 353-354

<sup>842</sup> "Des villes françaises et du monde entier, des missions sont venues à LILLE pour connaître le VAL. La liste est incomplète et serait fort longue, sans omettre les délégations françaises de toutes régions, les professionnels des transports, les journalistes et la presse internationale" tiré de **LEPERS Paulette**, *op. cit.*, page 201. Elle évoque ainsi : Le premier ministre de la République populaire de Chine, le Ministre des chemins de fer chinois, le Ministre des transports du Venezuela, le président de RFA, l'Ambassadeur des Pays-Bas ; le président du métro de Caracas ; ingénieurs et techniciens japonais (Institut des études régionales en transport de Tokyo, aéroport d'Osaka...), chiliens, canadiens, singapourais, canadiens ; des représentants d'Allemagne, Argentine, Belgique, Birmanie, Côte d'Ivoire, Danemark, Espagne, Gabon, Grande-Bretagne, Hongrie, Indonésie, Israël, Italie, Malaisie, Pays-Bas, Suisse, Thaïlande...

<sup>843</sup> Cf. **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1993)**, *Lignes Info*, mai 1993, 31 pages, page 30 ; **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1997)**, *Un métro, Le VAL*, février 1997, 20 pages, page 20

En France, tout d'abord le VAL est choisi pour équiper les villes de Toulouse puis de Rennes et assurera aussi la liaison entre l'aéroport d'Orly (Paris) et le RER. En effet, en juillet 1985, le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Toulousaine se prononce pour la réalisation de deux lignes équipées du matériel VAL. La première (A) est mise en service le 26 juin 1993, comporte 15 stations sur dix kilomètres. Le prolongement de la ligne A, vers le nord-est, sera achevé en 2003, tandis que l'ouverture de la seconde ligne (B), dont les premiers travaux ont débuté en 2001, est prévue, au plus tard, pour 2006<sup>844</sup>. Le 9 décembre 1987, le Syndicat des Transports Parisiens choisit le VAL pour desservir l'aéroport d'Orly. La ligne de 7 kilomètres et de 3 stations est mise en service en octobre 1991. En octobre 1989, le Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération Rennaise retient le VAL, pour une ligne de 9 kilomètres qui dessert 15 stations : elle est inaugurée au mois de mars 2002 et connaît un succès de fréquentation grandissant.

A l'étranger, Jacksonville (Floride – USA) est la première ville à expérimenter le VAL, qui circule sur une ligne en Y depuis mai 1989. L'aéroport de Chicago O'Hare (Illinois – USA) fait aussi ce choix en 1986 : depuis mai 1993, la ligne de 4,3 km transporte 5,5 millions de passagers par an. Le contrat signé avec le *Département of Rapid Transit Systems* de Taïpeh (Taïwan) en juillet 1988 permet la mise en service de la *Muncha Line* (12km et 13 stations) qui transporte depuis mars 1996, près de 2 millions de passagers par jour. D'autres études sont encore en gestation, à Turin (Italie) ou Bratislava (Slovaquie)...

## 2.2.

### LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS

---

Il est possible de considérer l' "interurbanité" d'une ligne de transport collectif dans la mesure où le circuit qu'elle emprunte n'est que partiellement compris dans le périmètre juridique d'une autorité organisatrice de transports urbains. Elle rayonne ainsi d'un point de la zone urbaine, situé souvent dans la ville-centre, vers des zones suburbaines souvent éloignées, jusqu'à atteindre un autre pôle urbain, qui peut s'être organisé, aussi, de façon à délivrer un service de transport de "proximité". Le service interurbain est ainsi complémentaire de celui qui est assuré en zone urbaine.

L'utilisation d'un mode particulier n'est donc pas le gage de son caractère interurbain. Les lignes de tramway de la *Montreal Belt and Island*, ou de la *Montreal terminal*, en desservant à partir de la Ville

---

<sup>844</sup> Cf. **SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**, *Méto-Bus*, n°34, février 1998, 32 pages : Cf. particulièrement les pages 4-13 (institution de transport, historique, choix d'extension, modes d'exploitation, passation de contrat du 2 mars 1998, à Matra pour la ligne B...)

de Montréal, les zones de Cartierville, Montréal-Nord, ou du "bout de l'Ile" (Pointe-aux-Trembles), ou celles de Lille à Saint-Amand ou à Armentières, en leur temps, pouvaient être, en pratique, assimilées à un transport interurbain, car elles ne dépendaient pas des réseaux urbains proprement dits. Mais à l'heure de leur démantèlement, elles n'assuraient souvent plus qu'un service urbain, compte tenu de l'élargissement du territoire juridique des sociétés de transport urbain. Le tramway n'est d'ailleurs pas le mode de référence pour ce type de relations. Le chemin de fer, puis l'autocar, sont autrement plus reconnus, et d'ailleurs à juste titre, comme les modes les mieux adaptés aux transports interurbains de voyageurs. En effet, les lignes ferroviaires ou d'autocar sont, rarement, totalement inscrites dans le territoire d'une même autorité urbaine, - surtout si l'on prend en considération les territoires organisés en intermunicipalités (communautés urbaines) -, auquel cas elles dépendent d'un ou de plusieurs organismes indépendants de celui qui gère le transport urbain.

L'organisation des transports interurbains est fort variable mais est attachée souvent à des entreprises privées qui exploitent des lignes pour leur propre compte ou pour celui de mandataires desquels elles reçoivent mission, et souvent rémunération forfaitaire ou subvention d'équilibre. Toutefois, dès les années 1970, et plus encore dès qu'apparaît un processus de décentralisation au Québec et en France, les transports interurbains connaissent de profonds remaniements.

### 2.2.1.

#### **LES TRAINS DE LA BANLIEUE DE MONTREAL**

---

Le Canadien National et le Canadien Pacifique ont donné un caractère régional à certaines de leurs lignes ferroviaires, en leur attribuant des fréquences calquées sur les besoins de navettage des habitants suburbains. Mais les deux compagnies ont des objectifs de rentabilité qui ne correspondent en aucun cas à une logique de service public. Or toutes les lignes sont déficitaires et aucun mode de financement extérieur n'est envisagé.

*"Une cause importante des déficits tient surtout aux coûts de la main-d'œuvre. Les syndicats ferroviaires, très forts durant la guerre réalisent des gains substantiels en termes de salaire et d'organisation du travail. Le coût de la main-d'œuvre commence à monter et monte rapidement. Notons que le salaire moyen de 90 sous l'heure sur les chemins de fer en 1946 passe à 2,67\$ en 1966, le tout dans une période de calme relatif sur le front de l'inflation. Les services de train de banlieue sont particulièrement sensibles au coût de la main-d'œuvre car les trains partent tous à peu près en même temps pour attendre environ neuf heures avant d'effectuer un voyage en sens inverse. Or, selon les règles syndicales, l'équipage de train ayant effectué un voyage est considéré avoir fait sa journée à*

*moins qu'il y ait un autre train à piloter en dedans de huit heures depuis le commencement du travail le matin. (...) Au CP, les revenus du service de train de banlieue ne couvrent que 45 pourcent des coûts en 1970 et 55 pourcent en 1955. (...) Quand le salaire moyen saute à 7,18\$ l'heure en 1975, la situation devient intolérable"* <sup>845</sup>. Le *New-York Central*, qui assure la liaison entre Montréal et Mélocheville (rive sud-ouest), abandonne la liaison en 1958. En 1955, sur le *Lakeshore*, le CN décide d'abandonner la concurrence qu'il livre au CP entre Dorval et Dorion, puis entre Montréal et Dorval (via Lachine), en 1961

Sur les lignes encore existantes, Deux-Montagnes (CN), Dorion-Rigaud (CP), Farnham (CP), Sainte-Thérèse (CN), et Saint-Hilaire (CN), les sociétés ferroviaires décide une forte augmentation de leurs tarifs, et une réduction du nombre de trains quotidiens. Elles interpellent aussi le gouvernement du Québec pour qu'il leur alloue une subvention à l'exploitation. En décembre 1976, le CTRM, demande au gouvernement d'intervenir pour auprès du CN (ligne Deux-Montagnes) pour qu'il maintienne tarifs et niveau de service. L'année suivante, dans son rapport final, le CTRM recommande que le gouvernement entame des négociations avec les transporteurs ferroviaires afin d'assurer le maintien et/ou l'amélioration des services jugés nécessaires et d'élaborer les mécanismes qui assurent une participation au déficit des services de banlieue. En 1980, le CP met ses menaces à exécution et ferme les lignes de Farnham et Sainte-Thérèse, alors que le gouvernement décide peu après de subventionner les trois lignes restantes. Il ferme finalement la liaison de Saint-Hilaire en 1988.

### **2.2.1.1. LA CTCUM AUX COMMANDES DES TRAINS DE BANLIEUE**

---

En 1981, poussée par le gouvernement, la Commission des Transports de la CUM, entre en négociation en vue d'intégrer la ligne de Deux Montagnes et celle de Rigaud à ses actifs. Une entente de principe est conclue pour la première ligne en mars 1982. La CTCUM obtient du gouvernement une pleine compensation financière pour les usagers ayant l'usage cumulé du train et d'un autre mode grâce à son titre de transport et le financement intégral des immobilisations (sur accord). La CUM, reste en dehors de toutes les négociations

#### ***Les accords de 1982***

---

En vertu de la loi fédérale sur les chemins de fer, la STCUM ne peut assurer elle-même l'exploitation des trains de banlieue, qui est confiée au CN (ligne Deux-Montagnes) et au CP (ligne Rigaud), ces dernières restant propriétaires de l'infrastructure.

---

<sup>845</sup> HANNA David B., *op. cit.*, pp. 37-39

*"Les accords négociés entre la CTCUM et les deux entreprises ferroviaires représentent l'aboutissement du programme de desserte du secteur ouest de l'île. L'intégration du système ferroviaire Montréal / Deux-Montagnes a débuté le 1<sup>er</sup> juillet 1982, et celle du service ferroviaire Montréal / Vaudreuil-Rigaud, le 1<sup>er</sup> octobre 1982. Sur la ligne CN, le nombre de train est passé de 22 à 28 par jour ; par contre, sur la ligne du CP, le niveau est resté sensiblement le même après l'intégration. Chacune des entreprises ferroviaires exploite selon les termes des ententes qui furent négociées avec la Commission. Signalons par ailleurs, que selon les termes d'une entente spéciale, la CTCUM est devenue propriétaire de toutes les voitures de train de banlieue du CP. A la faveur de cette intégration, les tarifs des trains, sur la partie ouest de l'île ont diminué de façon considérable. De plus, les usagers du territoire de la Commission ont le privilège de correspondance gratuite avec les autres modes de transport (autobus et métro) de la Commission. Grâce à la carte intermodale, ils peuvent emprunter le train, l'autobus et le métro pour le même prix. L'intégration des trains de banlieue a été accueillie avec soulagement par les résidents du secteur ouest de l'île puisque les entreprises ferroviaires menaçaient depuis plusieurs mois de mettre fin à leurs services. Cette addition récente représente pour la Commission, une étape importante dans le développement de son réseau et lui offre l'occasion d'accueillir une expérience dans un nouveau mode de service"* <sup>846</sup>.

Dès l'année 1982, la CTCUM, soutenue par l'Etat, lance un programme de rénovation et d'équipement sur la ligne Rigaud qui compte 17 gares réparties sur 65 kilomètres. A l'achèvement des travaux, la vitesse commerciale des trains atteint 50 km/h et la ligne offre de meilleures conditions de correspondance à la station Vendôme (ligne 2 orange du métro).

En 1990, un rapport de la Commission des transports de la CUM propose de planifier une augmentation du nombre des stations sur les lignes de trains de banlieue <sup>847</sup>, au moment même où le Conseil Métropolitain de Transport en commun (CMTC) entre en fonction avec pour objectif de coordonner les trois sociétés de transports, de mettre sur pied une politique tarifaire inter-réseau et d'adopter une formule de partage des coûts. Mais la plupart des espoirs mis dans cette nouvelle structure restent vains.

---

<sup>846</sup> COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (CTCUM) (1983), *Rapport annuel 1982*, CTCUM, 1983, page 19

<sup>847</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1990-1) - Commission du Transport en Commun, *Montons à bord... vers une meilleure qualité de vie - Rapport sur la consultation publique et plan d'action en vue d'augmenter l'achalandage du transport en commun*, CUM, juin 1990, 72 pages



### ***Les accrocs de 1992***

---

Les municipalités ne faisant partie, ni de la CUM, ni du CMTC, ne participent pas au financement des lignes de trains de banlieue. De plus, à compter de 1992, sur décision du gouvernement du Québec, la CUM et sa société de transport, doivent défrayer seules le déficit de la ligne du CP.

*"Au mois de janvier 1992, le débat sur les trains de banlieue a été ravivé par une proposition de Bonjour Montréal inc. (BMI), une filiale de Pacific Rail, qui a présenté au Comité ministériel permanent du développement du Grand Montréal (CMPDGM) un projet d'expansion des trains de banlieue. En mars 1992, un comité regroupant le Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC), les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) et le Ministère des transports du Québec, a été formé pour évaluer ce projet et préciser les modalités de sa réalisation. Les études préliminaires effectuées à la demande du comité conjoint proposent l'exploitation de 6 nouvelles lignes en plus des 2 existantes de Rigaud et de Deux-Montagnes. Les lignes projetées sont celles de Saint-Jérôme et de Mascouche, au nord, Repentigny à l'est, Saint-Jean, Châteauguay et Saint-Hilaire au sud. Au total, le projet identifie un réseau qui compte 56 stations réparties sur 275 kilomètres de voies ferrées" <sup>848</sup>.*

Le développement d'un tel réseau est perçu par les autorités publiques comme ayant des répercussions particulièrement positives sur l'évolution avenir de la répartition modale des déplacements, en faveur des transports collectifs, outre qu'il aurait des répercussions économiques directes : baisse des investissements d'aménagement et d'entretien des routes, baisse de la congestion et des pollutions atmosphériques et sonores. Toutefois le projet a un coût. Il nécessite un investissement global estimé à 114 M\$, les charges annuelles d'exploitation étant évaluées à 72M\$. Le gouvernement du Québec s'engage à couvrir les dépenses d'immobilisations. Mais le couvrement de l'exploitation par les recettes passagers ne devrait pas excéder 35% (pour un achalandage de 65 000 passagers jour). Il faut donc trouver les quelque 47 millions restant. Le fonds de contribution des automobilistes, qui assure le financement du CMTC, qui rapporte environ 40 M\$ par an aux trois sociétés publiques (STCUM, STL et STRSM), pourrait être utilisé à cette fin, le complément étant assuré par une contribution municipale (environ 7 M\$).

Mais les sociétés ne peuvent que difficilement se passer de la répartition des 40 M\$ de ce "Versement Transport" québécois, dans la mesure où le gouvernement met en œuvre, le 1<sup>er</sup> janvier 1992, une nouvelle politique de financement des transports urbains. Sa participation à l'exploitation est en chute

---

<sup>848</sup> SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1993), *Un réseau intégré de trains de banlieue : Une solution d'avenir pour toute la région de Montréal*, août 1993, 44 pages, page 6

libre. Elle passe, pour la STCUM, de 212,65 M\$ (33,57% des dépenses totales) en 1991 à 63,04 M\$ (15,02%), l'année suivante. Le constat est identique à la STL, - de 20,59 M\$ (33,44% des dépenses) en 1991 à 9 M\$ (14,57%) en 1992 -, et à la STRSM, - de 28,01 M\$ (27,6% des dépenses) en 1991 à 18,6 M\$ (18,61%) en 1992.

Au final, si le projet semble louable, et pourrait être soutenu, notamment par la STCUM, qui verrait bien transférer la compétence ferroviaire à un niveau métropolitain, le contexte financier des transports collectifs interdit tout risque de dérive financière. Face à cet échec, le gouvernement du Québec accepte de subventionner la modernisation de la ligne de Deux-Montagnes qui débute en 1992. *"Elle fait [ainsi] l'objet d'une importante rénovation qui se terminera en 1995. Douze gares (excluant la Gare Centrale) sont actuellement réparties tout au long des 32 kilomètres de cette ligne, dont sept sur la CUM, quatre à Laval et une à Deux-Montagnes. La vitesse commerciale, qui est actuellement de 39 km/h, atteindra 52 km/h après modernisation. (...) [Sa] capacité atteindra en pointe matinale 10 200 usagers"* <sup>849</sup> alors que 4 100 passagers étaient transportés à la même période avant travaux. Les études prospectives prévoient un achalandage moyen de 9 500 usagers.

### ***La recherche d'une solution au transport régional***

---

Suite au dépôt du rapport du Groupe de travail sur Montréal et sa Région (GTMR) <sup>850</sup>, présidé par Claude Pichette, un comité est formé pour réfléchir aux suites à y donner, notamment en matière de transport collectif. Dans ce cadre, le gouvernement a décidé de prolonger sa participation au déficit de la ligne CN jusqu'à la fin de l'année 1995.

Plusieurs avenues sont explorées par le comité conjoint associant le Ministère des Transports du Québec et le Conseil Métropolitain des transports en Commun *"quant à l'organisation, la gestion et le financement des trains de banlieue. Un consensus ressort, dont celui-ci :*

- *de confier l'organisation et la gestion des trains de banlieue à un organisme régional ;*
- *de financer les déficits d'exploitation grâce à de nouvelles sources de financement dédiées à cette fin et choisies à l'extérieur des champs de taxation municipale"* <sup>851</sup>.

Le conseil d'administration de la STCUM, soutient ces orientations et produit en août 1993, un rapport favorable à la régionalisation des trains de banlieue, laquelle doit intervenir le 1<sup>er</sup>

---

<sup>849</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995), *op. cit.*, page 284

<sup>850</sup> GROUPE DE TRAVAIL SUR MONTREAL ET SA REGION (GTMR) (1993-2), *op. cit.*

<sup>851</sup> SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1993-1), *budget 1994, 1993*, 107 pages, page 42

septembre, à la fin du contrat de concession des deux sociétés ferroviaires. Pourtant, celle-ci est reportée, et la CTCUM négocie une prolongation des contrats jusqu'au 30 août 1994, date à laquelle elle annonce qu'elle abandonnera définitivement l'exploitation des lignes de trains de banlieue ; décision confirmée par l'adoption de son budget 1994, dans lequel le financement des trains de banlieue est assuré pour une période de huit mois.

Parallèlement, le ministre des Transports Sam Elkas, n'attend pas les conclusions finales du Comité, pour mettre de l'avant un nouveau plan de transport pour la région de Montréal dont l'objectif est d' " *ajouter quatre nouvelles lignes de trains de banlieue en complément des deux existantes (Rigaud et Deux-Montagnes)*". Il a rappelé que la première phase, dans laquelle le ministère a déjà investi 63 millions en immobilisations seulement, prévoit que les lignes Blainville-Montréal et Delson-Montréal devraient être mises en service d'ici septembre 1995. Ce qui, ajoute-t-il augmentera de façon importante l'achalandage global qui devrait dépasser les 28 000 passagers. (...) "Le réseau des trains de banlieue est une solution logique, a-t-il dit. Dans les nouveaux modes de transport, le train de banlieue occupe une place de choix parce qu'il est économique, écologique et sécuritaire. Sa relance doit reposer sur des approches innovatrices de la part de tous les partenaires : chemins de fer et leur syndicat. Je fonde de grands espoirs dans ce secteur. On offrira aux gens de la grande région de Montréal un service comparable à celui que l'on retrouve dans les grandes métropoles du monde" <sup>852</sup>.

En août 1994, pourtant, aucune solution n'est encore apportée. Le gouvernement, par l'entremise du nouveau ministre des transports, Jean Campeau, demande à la STCUM de poursuivre la gestion provisoire des lignes ferroviaires, en même temps qu'il commande à la Table des Préfets et des Maires du Grand Montréal de se prononcer pour une solution définitive avant le 31 mars 1995. Face à leur inertie, et à l'incapacité des conseils municipaux de s'entendre, le ministre Campeau, dépose son projet de loi 102, sur l'agence métropolitaine de Transport, en juin 1995, lequel est ratifié par le parlement, le 15 décembre 1995, pour entrer en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Elle débute en fait ses activités le 1<sup>er</sup> juin.

### **2.2.1.2. L'AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) POUR L'ESSOR DES TRANSPORTS FERRES**

---

L'AMT est un organisme dominé par le gouvernement québécois qui nomme les cinq membres du conseil d'administration. Elle est animée par une équipe restreinte d'une vingtaine de fonctionnaires dirigés par un président-directeur-général, nommé lui aussi par le gouvernement.

---

<sup>852</sup> PRESSE (La), jeudi 2 décembre 1993, "Elkas déposera en janvier la nouvelle version de son plan de transport"

L'agence est placée sous l'autorité du ministère des affaires municipales et de la Métropole, - *quid* du Ministère des Transports ? -, responsable de l'application de la loi, ce qui, de façon tout à fait symptomatique, traduit la grande difficulté des élus municipaux de la Région de Montréal à s'entendre sur des projets coordonnés en matière de transport collectif.

L'AMT est financée par le fonds de contribution des automobilistes (taxe sur l'immatriculation), une partie de la taxe sur l'essence, les recettes des trains de banlieue et des titres métropolitains, les contributions municipales ou intermunicipales (basées sur l'évaluation foncière) et gouvernementales (au service de la dette). L'ensemble de ces mesures doit lui permettre de remplir sa mission (développement des transports en commun métropolitain, trains de banlieues, coordination des réseaux...) de manière relativement indépendante.

### ***Le transfert des lignes de banlieue à l'AMT***

---

En 1996, la STCUM agit encore comme mandataire de l'AMT, désigné par la loi, pour gérer les trains dont elle s'occupe depuis 1982. A la suite d'un appel d'offre public, un nouveau groupe a été sélectionné par l'organisme métropolitain pour succéder à la société montréalaise au 1<sup>er</sup> janvier 1997, ce qui devrait permettre de diminuer les coûts d'exploitation annuels des trains d'environ 10%.

Le changement de mandataire implique l'acquisition des actifs de la STCUM nécessaires au service des trains de banlieue par l'AMT. *"Les négociations entre le MTQ et la STCUM se sont conclues par l'acquisition et le transfert de l'ensemble du matériel roulant ferroviaire, des pièces de rechanges et de l'outillage des lignes Deux-Montagnes et Rigaud ainsi que du matériel roulant (...) acquis par le MTQ en 1994. Les actifs transférés en décembre 1996 sont estimés à 168,9 M\$"* <sup>853</sup>.

Dans son plan stratégique de 1997, l'AMT envisage la mise en place de nouveaux corridors de transports en site propre, et lance des études de faisabilité tout azimut : développement des dessertes ferroviaires, lignes métropolitaines d'autobus en site propre, parcs de stationnements incitatifs (*Park and Ride*) près des stations de métro, des terminus ou les gares,... Elle va ainsi largement contribuer aux dépenses d'immobilisation consacrées à l'amélioration des équipements métropolitains. Entre 1996 et 1999, elle va ainsi dépenser quelque 11,54 M\$ pour la rénovation des infrastructures ou des matériels roulants ferroviaires, mais aussi réaliser des équipements (sites propres

---

<sup>853</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997-1)**, *Rapport annuel 1996 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes"*, AMT, mai 1997, 37 pages, page 11

sur route, stationnements) susceptibles de favoriser l'intermodalité des déplacements et renforcer l'attrait et la rapidité des modes collectifs de transports.

**Figure n°128**  
**Dépenses d'investissement de l'AMT (1996-1999) (en milliers de can\$)**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Dépenses visant à l'amélioration des équipements</b>						
Trains de banlieue	77	3 474	1 475	6 515	30 296	17 092
Équipements métropolitains	922	2 058	5 625	317	39 350	3 545
Rénovation du réseau de métro	0	970	6 259	5 265	1 569	(42)
Études de faisabilité	187	36	394	5 305	2 218	0
Immobilisations en cours	0	398	15 772	18 917	(5 355)	57 358
Autres	0	0	0	0	551	1 384
<b>Transferts d'éléments actifs (infrastructures, matériel roulant, terrains...)</b>						
Trains de banlieue	168 425	94 123	24 129	0	0	0
Équipements métropolitains	0	420	0	0	0	0
<b>Total des investissements</b>						
Total	169 611	101 479	53 654	36 319	68 629	79 337
dont trains de banlieue	99,35%	96,17%	47,72%	17,94%	44,15%	21,54%

**Sources :** Etats financiers de l'AMT : Fonds d'immobilisation – Etat des opérations et du financement permanent réalisé

### ***L'extension du réseau ferroviaire***

"Le ministre d'Etat à la Métropole, M. Serge Ménard, et la présidente-directrice générale, Mme Florence Junca-Adenot, ont annoncé conjointement que le Conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) accepte de réaliser une expérience pilote et de maintenir le service de train de banlieue entre Blainville et la station de métro Parc jusqu'au 15 mai 1998. " Le projet pilote du train de banlieue Blainville/Parc s'inscrit au cœur du développement de la région métropolitaine et vise essentiellement à bonifier le déplacement des personnes par l'amélioration du transport en commun " a déclaré M. Ménard. Pour sa part, Mme Junca-Adenot a ajouté que " ce service attirera une nouvelle clientèle composée surtout d'automobilistes qui résident sur la couronne nord et sur le territoire de Laval et travaillent ou étudient sur le territoire de la CUM. Il s'agit d'un axe de déplacement que l'AMT a privilégié dans son plan stratégique de développement du transport métropolitain afin d'accroître les déplacements en transports collectifs, de diminuer la congestion sur les ponts et les autoroutes et optimiser l'utilisation des équipements existants" <sup>854</sup>. Elle lance une expérience-pilote de liaison ferroviaire entre Blainville et la station Parc (ligne 5 du métro) en août 1997. Une première évaluation en novembre conduit à la pérennisation de la ligne, à l'ouverture de nouveaux points d'arrêt (la gare de Rosemère est inaugurée le 20 octobre 1997), puis à l'augmentation, l'année suivante du nombre de trains journaliers.

<sup>854</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997-2)**, communiqué de presse, Montréal, le 27 juin 1997, "L'AMT implante un projet pilote de train de banlieue entre Blainville et la station de métro Parc jusqu'au 15 mai 1998"

L'AMT, forte de ce premier succès, lance l'une réflexion globale sur l'ouverture de nouvelles liaisons. Dans son rapport annuel de 1998, elle annonce qu'à "la suite d'une étude de marché positive, de travaux réguliers avec les partenaires et après une longue négociation, l'AMT et le CN ont convenu d'une entente de principe pour établir un service de 5 trains en période de pointe entre Saint-Hilaire et la Gare Centrale [de Montréal]. Ce service pourra être mis en place à la fin de l'année 2001"<sup>855</sup>. Le plan stratégique de l'AMT 2001-2003 prévoit aussi la réouverture de la ligne de Montréal à Iberville (via Delson), la mise en service d'une liaison entre le centre ville de Montréal et l'aéroport de Dorval. L'AMT envisage aussi le prolongement éventuel de la ligne de Blainville vers le nord, l'utilisation des voies du CP entre la gare de Saint-Martin (Ville de Laval) et Mascouche (Rive Nord-Est) et du CN pour une liaison entre Le Gardeur / Charlemagne et la station Viau (ligne 1 du métro)<sup>856</sup>.

L'AMT veut, en somme, rétablir progressivement le réseau de transport de banlieue abandonné par les compagnies ferroviaires après-guerre. En juin 2000, L'AMT, en fait, devance ses prévisions avec l'application d'un service minimum sur la liaison Montréal-McMasterville (un train le matin, deux le soir) dès juin 2000. En atteignant ses objectifs de fréquentation (1 500 passagers / hour) en novembre, la ligne est reconduite et l'offre renforcée l'année suivante. La ligne vers Delson est effectivement ouverte à l'automne 2001. Le réseau comprend depuis 5 lignes radiales.

Carte n°50  
Le réseau des trains de banlieue de la région de Montréal (janvier 2002)



Fond de carte : AMT. Modifié par : Raynald INGELAERE (2002)

<sup>855</sup> AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1999), *Rapport annuel 1998 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes"*, AMT, avril 1999, 32 pages (+ états financiers – 20 pages), page 24

<sup>856</sup> AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2001), *Plan stratégique 2001-2002-2003*, AMT, 19 avril 2001, 45 pages

## 2.2.2.

### REGION NORD-PAS-DE-CALAIS ET TRANSPORT FERROVIAIRE

---

A l'automne 1974, si la région Nord-Pas-de-Calais n'est pas retenue par le Secrétariat au transport parmi les six régions chargées d'expérimenter la "régionalisation" du transport ferroviaire, elle entame volontairement les démarches pour élaborer un plan régional des transports. En 1975, le conseil régional met sur pied un groupe de travail composé de dix élus, et élargi aux représentants du Comité Economique et Social, et des usagers. Le service régional de l'équipement, le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Nord-Picardie, l'OREAM-Nord, la mission régionale SNCF et plusieurs bureaux d'études privés, entament une série d'études préliminaires.

*"La première constatation en matière de demande de transport, est l'importance des déplacements interurbains dans le Nord-Pas-de-Calais (250 000 par jour et par sens recensés, en 1974/1975). Ce phénomène quotidien de migration s'explique par le déséquilibre survenu entre les pôles traditionnels de main d'œuvre et des pôles d'emplois nouveaux dans une région fortement urbanisée, de 4 millions d'habitants, engagée depuis plusieurs années dans un difficile processus de reconversion. Le second point mis en évidence est la part importante prise par le transport collectif dans la région. Bien entendu, comme au plan national, la voiture individuelle reste le premier mode de transport. Néanmoins, outre d'importants ramassages d'entreprises effectués par car (50 000 trajets par jour et par sens, en 1975), le fer draine, chaque jour, une importante clientèle régionale (35 000 voyages régionaux par jour et par sens) (...) composée d'employés et d'ouvriers effectuant chaque jour le trajet habitat/travail (60%), de scolaires et d'étudiants se rendant régulièrement de leur domicile à leurs lieux d'études (30%)"* <sup>857</sup>. Les enquêtes permettent aussi de pointer les défaillances du système de transport ferroviaire régional : vétusté des matériels, inadaptation des horaires, lenteur des dessertes.

#### 2.2.2.1. DU SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS AU TRANSPORT COLLECTIF REGIONAL (TCR)

---

C'est sur la base de ces constats que le groupe de travail soumet au conseil régional une série de propositions qui préfigurent le schéma régional des transports de la région Nord-Pas-de-Calais. Sur dix axes régionaux retenus, reliant les principales villes du territoire, les orientations politiques doivent permettre des relations interurbaines, plus nombreuses et de meilleure qualité grâce à des interventions sur l'infrastructure et le matériel roulant (achat de 195 voitures RIB <sup>858</sup> par la région

---

<sup>857</sup> LEBLANC Michel / NETILLARD Jean, *in op. cit.*, pp. 375-376

<sup>858</sup> RIB : Réversible Inoxydable Banlieue

pour remplacer à offre équivalente le parc ancien de 325 voitures express déclassées et d'anciennes voitures de la banlieue Nord de Paris...) et sur les modalités d'exploitation : nouvelles grilles horaires ; mise en service de trains semi-directs en parallèle des liaisons omnibus. Dans ce cadre, le nombre de trains quotidiens, dans chaque sens, serait porté à 18 pour Lille-Béthune (contre 16), à 38 pour Lille – Don-Sainghain (contre 18), à 36 pour Lille-Valenciennes (contre 18) et à 48 pour Lille-Orchies (contre 32). Ces dispositions sont adoptées à l'unanimité en réunion du Conseil, le 5 juillet 1977.

La même année, *"le gouvernement décide de lier le financement des schémas à la suppression de dessertes ferroviaires, cette dernière initiative étant laissée aux Etablissements Publics régionaux (EPR) (...). Les économies ainsi réalisées seraient reversées années après années aux régions, pour financer l'amélioration du service à l'utilisateur"* <sup>859</sup>. L'objectif inavoué du décret est donc de faire porter la responsabilité politique des fermetures de lignes aux EPR, lesquelles sont les seules possibilités de ressources que verserait le gouvernement.

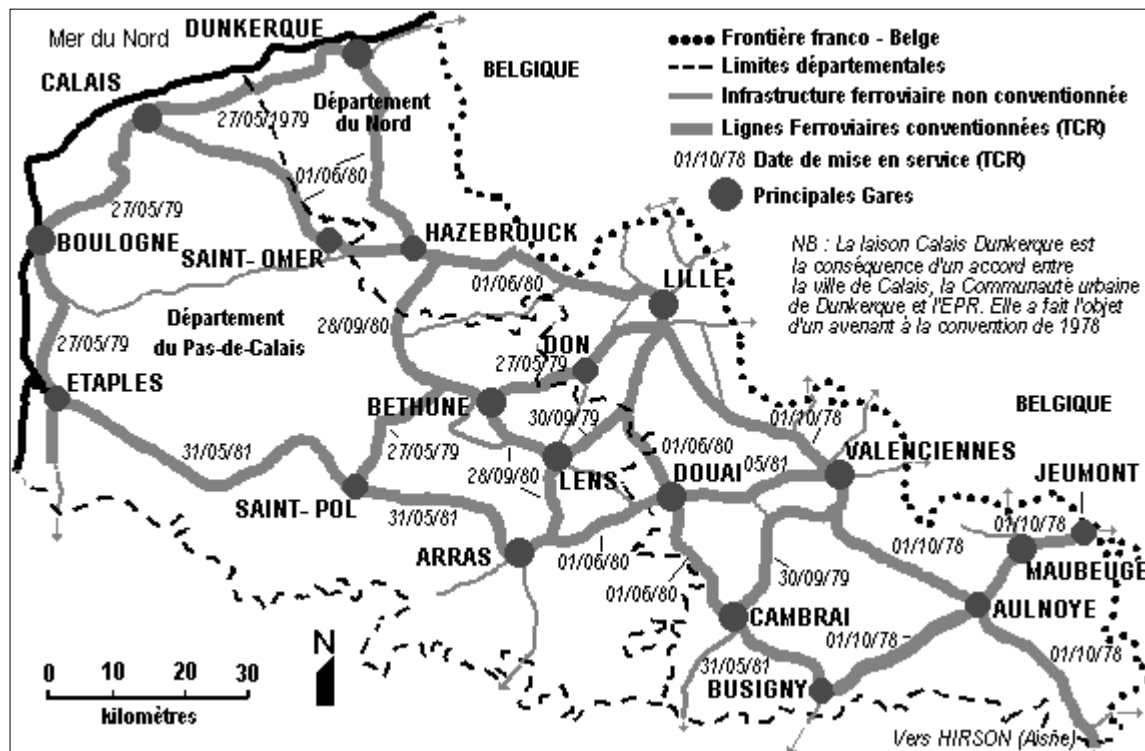
Or, les économies d'exploitation envisagées par le schéma régional du Nord-Pas-de-Calais dépendent moins de suppressions de dessertes que de l'augmentation de la productivité par le remplacement des matériels roulants. Le Ministère des Finances, qui interprète strictement le décret, refuse ainsi de financer le schéma. Un arbitrage du Premier Ministre est nécessaire. Un accord intervient le 25 novembre 1977 : 1°) l'EPR Nord-Pas-de-Calais s'engage à acquérir le matériel roulant nécessaire au renouvellement du parc, qu'elle met à disposition de la SNCF, aux conditions d'une convention tripartite ; 2°) les services omnibus ferroviaires supplémentaires inscrits au schéma sont intégrés à la mission de la SNCF et le déficit est compensé par l'Etat dans les mêmes conditions que précédemment ; 3°) l'EPR verse un fonds de concours *"à l'Etat correspondant à la différence entre d'une part l'augmentation de la charge qui résulte de la mise en œuvre des services supplémentaires calculée sur la base des axes réorganisés, et d'autre part, les recettes supplémentaires constatées calculées par différence entre les trafics réels et les trafics de référence déterminés contractuellement. Pour assurer le principe d'une opération blanche, à l'EPR dès le démarrage des axes réorganisés, l'Etat lui accorde une subvention forfaitaire établie par différence entre l'augmentation de charge SNCF et des recettes supplémentaires prévisionnelles calculées sur la base de trafics prévisionnels. Toutefois, la différence entre les trafics réels et les trafics prévisionnels crée un intéressement financier pour l'EPR à respecter les objectifs de trafics prévisionnels"* <sup>860</sup>.

<sup>859</sup> GOSSET Samuel, *La régionalisation des transports ferroviaires*, mémoire de maîtrise, UFR de Sciences économiques, EUSEG, Université d'Artois, Béthune, 1996, 48 pages (+ annexes), page 10

<sup>860</sup> ETABLISSEMENT PUBLIC REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1981), *VII<sup>e</sup> plan, 1976-1980, bilan d'exécution*, Région NPDC, mai 1981, pp. 38-39



**Carte n°51**  
**Application du schéma régional de transport en commun ferroviaire (1978-1983)**



Carte : INGELAERE Raynald (2001)

Traduisant les accords pris, une convention tripartite est signée par l'EPR, la SNCF et l'Etat, le 15 mars 1978, pour 5 ans (du 1<sup>er</sup> octobre 1978 au 31 décembre 1983). Le document reprend l'échéancier de mise en œuvre des lignes de Transport Collectif Régional (TCR) : ■ 1<sup>er</sup> octobre 1978 (12 rames). Axe 1 : Lille – Valenciennes – Aulnoye, puis Jeumont, Hirson et Busigny ; ■ 27 mai 1979 (20 rames). Axe 2 : Lille – Béthune - Saint-Pol-sur-Ternoise. Axe 5 : Calais-Boulogne-Etaples ; ■ 30 septembre 1979 (29 rames). Axe 3a : Lille-Lens. Axe 6 : Cambrai-Douai. ■ 1<sup>er</sup> juin 1980 (52 rames). Axe 3b : Lille-Douai-Arras. Axe 7 : Lille-Hazebrouck puis Calais ou Dunkerque. Axe 9 : Cambrai – Douai ; ■ 28 septembre 1980 (59 rames). Axe 4 : Arras-Lens-Hazebrouck. ■ 31 mai 1981 (65 rames). Axe 8 : Valenciennes – Douai – Lens. Axe 9 : Cambrai-Busigny et Arras - Saint-Pol - Etaples.

Ces dates coïncident avec la livraison progressive des moyens matériels nouveaux commandés par la région pour fins d'exploitation. Le coût global des 195 voitures, constituant 65 rames, est évalué à 218 MF (1977) HT (soit 33,23 M€), dont 19,6 MF HT (2,99 M€) pour des aménagements intérieurs (appui tête...) et extérieurs (peinture et sigle extérieur) commandés par la Région. Chacune comporte une cabine de réversibilité (qui facilite les manœuvres en gares), et a une capacité de 359 places assises (dont 20 en première classe). Relativement légères (100 t.), elles peuvent atteindre 120 km/h. Selon les termes de la convention, les rames sont mises à disposition de la SNCF, qui les rembourse sur 15 ans <sup>861</sup>, par location-vente (hors aménagements spécifiques).

<sup>861</sup> Soit l'équivalent de 478,35 MF (1983) (72,92 M€)

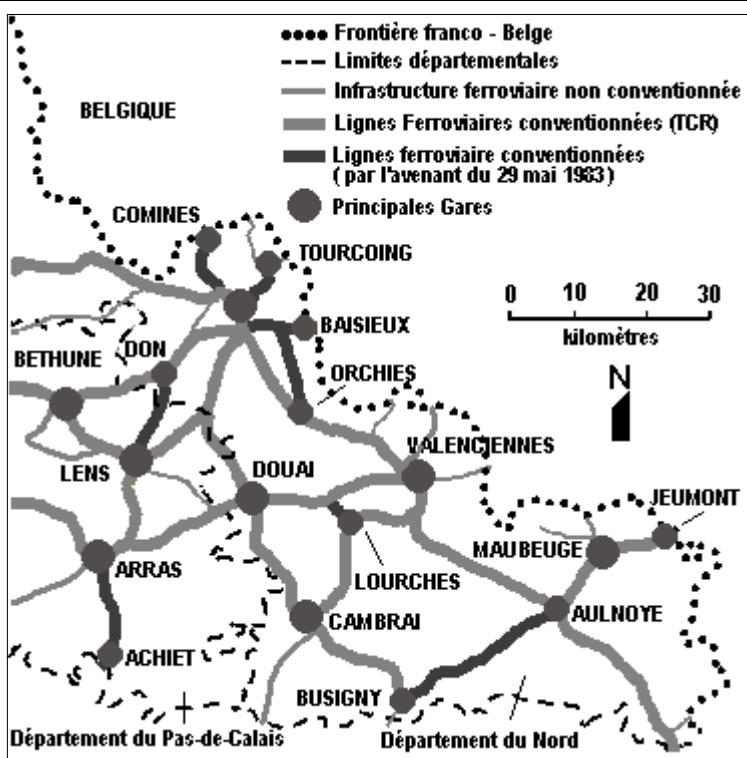
### 2.2.2.2. DU TCR AU TRANSPORT EXPRESS REGIONAL (TER)

Sans attendre la fin de la convention d'exploitation qui doit intervenir le 31 décembre 1983, le conseil régional prend la décision d'intégrer toutes les dessertes régionales non conventionnées au schéma de transport : "les trois partenaires ont décidé une nouvelle phase dont les effets pris en compte jusqu'au 31 décembre 1983, se feront sentir également en 1984 et au-delà.

- Création par avenant le 29 mai 1983 de 116 000 trains x kilomètres en année pleine (68 000 trains x kilomètres pour l'exercice 1983) soit 21 circulations quotidiennes supplémentaires, dont 11 sur le seul territoire de la Communauté Urbaine de Lille, dont les lignes sur Comines Tourcoing et Baisieux furent réorganisées à cette occasion (...) et intégrées au Transport Collectif Régional.

Achat de 31 voitures modernes à deux niveaux pour éliminer les surcharges aux heures de pointe et améliorer ainsi le service offert. Pour le financement de ces voitures (dont la construction donne 500 000 heures de travail aux entreprises de la région), le même montage financier que pour les 195 voitures a été retenu" <sup>862</sup>.

Carte n°52  
Schéma régional des transports collectifs (1983)



Carte : Raynald INGELAERE (2001)

Ainsi, aux dessertes déjà existantes au début de l'année 1983, faut-il encore ajouter les liaisons : Lille-Comines ; Lille-Tourcoing ; Lille-Baisieux-Tournai ; Lille-Ascq-Orchies ; Lille-Don-Lens (La liaison jusqu'alors réservée au Fret est réouverte en 1985 et a nécessité un financement de 13,5 MF (2,06 M€) dont 40% à la charge de la région et 60% à la charge de la SNCF) ; Douai-Lourches ; Busigny-Valenciennes-Jeumont ; Arras-Achiet.

<sup>862</sup> VIRON Hector (Monsieur le sénateur), Rapport de monsieur le Sénateur Viron devant la commission "transports" du 9 avril 1984, Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, 1984, pp. 2-3

Le conventionnement de l'ensemble des lignes régionales et une première en France. Elle n'a été envisageable que parce que le territoire du Nord-Pas-de-Calais est démographiquement dense et particulièrement riche en infrastructures ferroviaires. En somme, le Conseil Régional, dont la volonté politique est à l'origine de l'initiative, mise sur l'augmentation quantitative et qualitative de l'offre de transport, afin d'attirer une clientèle, qui, *a fortiori*, ne considère pas le train comme mode privilégié pour ses déplacements quotidiens.

L'expérimentation de 1978, dans la région Nord-Pas-de-Calais et dans six autres régions françaises, s'avère suffisamment concluante pour que la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs, prévoie la généralisation à toutes les régions. Elle indique aussi que tous les services régionaux de transport (y compris les liaisons express) peuvent désormais être soumis à convention. Les liaisons inter-régionales quant à elles doivent faire l'objet d'ententes particulières entre les régions concernées. Au début de l'année 1984, une nouvelle convention est signée entre la région, qui perd son statut d'EPR pour celui de collectivité locale depuis les lois de décentralisation, et la SNCF pour une durée de cinq ans. Elle reprend les termes de la précédente, tout en confirmant l'extension du réseau TCR à toutes les lignes régionales d'omnibus.

Dès 1983, la plupart des régions françaises signe avec la SNCF des conventions d'exploitation "à la marge", qui ne concernent qu'une partie des lignes ferroviaires régionales. Quatre ans plus tard, la SNCF propose de réunir sous la même terminologie toutes ces lignes. C'est la naissance du TER, Train Express Régional. Elle met de l'avant que le TER amorce un rééquilibrage de sa stratégie commerciale, alors fortement axée sur le TGV, pour endormir sûrement la méfiance des élus qui ne connaissent souvent de la SNCF qu'en terme de fermetures de lignes. En fait, le TER va peu à peu se substituer à certains services de type "corail" qu'assurait alors la SNCF, parfois à perte, sous peine de suppressions de dessertes. Avec cette politique de TER, la convention Nord-Pas-de-Calais est prolongée jusqu'au 31 décembre 1992.

### 2.2.2.3. TGV ET CONSEQUENCES

---

En 1986, un accord franco-britannique intervient pour le creusement du tunnel sous la Manche. Puis apparaît l'idée d'un TGV Nord-Européen. Le service "transport infrastructure de la région, *"fort de son expérience en matière de TER, a totalement investi ce dossier et la question du passage dans Lille a constitué l'un des points forts de l'engagement régional, y compris sur le plan financier. La construction de cette implication régionale en faveur du passage TGV au cœur de Lille éclaire le fonctionnement du couple élus/techniciens : à une première phase d'acculturation, recherchée*

*par des élus et pratiquée avec les techniciens régionaux à travers une expression abstraite de l'expertise utilisant le plan comme support (graphiques mettant en scène les enjeux du TGV en termes de connexions possibles et de gains de temps pour les villes du Nord-Pas-de-Calais), a succédé une seconde forme d'expression, plus concrète, organisée sur le registre de "l'expérience vécue" (voyage en TGV à Lyon Part-Dieu avec arrêt intermédiaire à Mâcon). Cette dernière a conforté la représentation technicienne en créant des conditions de son partage avec la sphère politique locale dans sa totalité (unanimité du vote régional), alors que les élus étaient initialement plutôt défavorables au projet du passage dans Lille, option dans laquelle d'assemblée régionale voyait surtout un projet porteur de déséquilibre territorial dans un rapport au centre (agglomération lilloise) / périphérie (région). L'adhésion de l'institution régionale au passage du TGV dans Lille pourrait donc sembler paradoxale, si elle n'est pas référée à une autre échelle d'analyse, considérant un projet d'organisation des dessertes TGV sur l'ensemble du territoire du Nord-Pas-de-Calais" <sup>863</sup>.*

Dès lors que la région Nord et la communauté urbaine de Lille s'entendent pour le passage dans Lille, elles se trouvent alors au cœur d'un tumulte politique et entament un bras de fer avec la SNCF, car les tracés proposés ne desservent pas la capitale nordiste, mais la contournent par le Sud. Alors que Bruxelles annonce la construction d'une gare TGV en centre-ville, sous le siège de la Communauté européenne, toutes les collectivités s'unissent derrière Lille pour que le nœud ferroviaire nord européen soit construit en son centre. Elles décident même d'assurer pour une bonne part, le surcoût que cela entraînerait. Lille obtient finalement gain de cause. La ligne du TGV Nord ira de Paris à Lille, puis une branche se dirigera vers Londres et l'autre vers Bruxelles.

*"Le choix d'un tracé en Y pour le TGV-Nord a permis de regrouper sur un seul axe des circulations qui empruntaient jusque là trois grandes radiales du réseau Nord [Paris/Londres via Amiens et Boulogne-Calais, Paris/Bruxelles via St-Quentin-Aulnoye, Paris/Lille via Amiens-Arras-Douai]. Cette option a fait de Lille un Carrefour ferroviaire international tout en déclassant les lignes classiques passant par Amiens et St-Quentin. Elle a aussi contribué à rapprocher la hiérarchie ferroviaire de la hiérarchie urbaine en conférant à la quatrième agglomération française un rôle de plaque tournante dans l'armature du futur réseau européen à grande vitesse (importance des fréquences et pôle d'interconnexion ferroviaire)" <sup>864</sup>.*

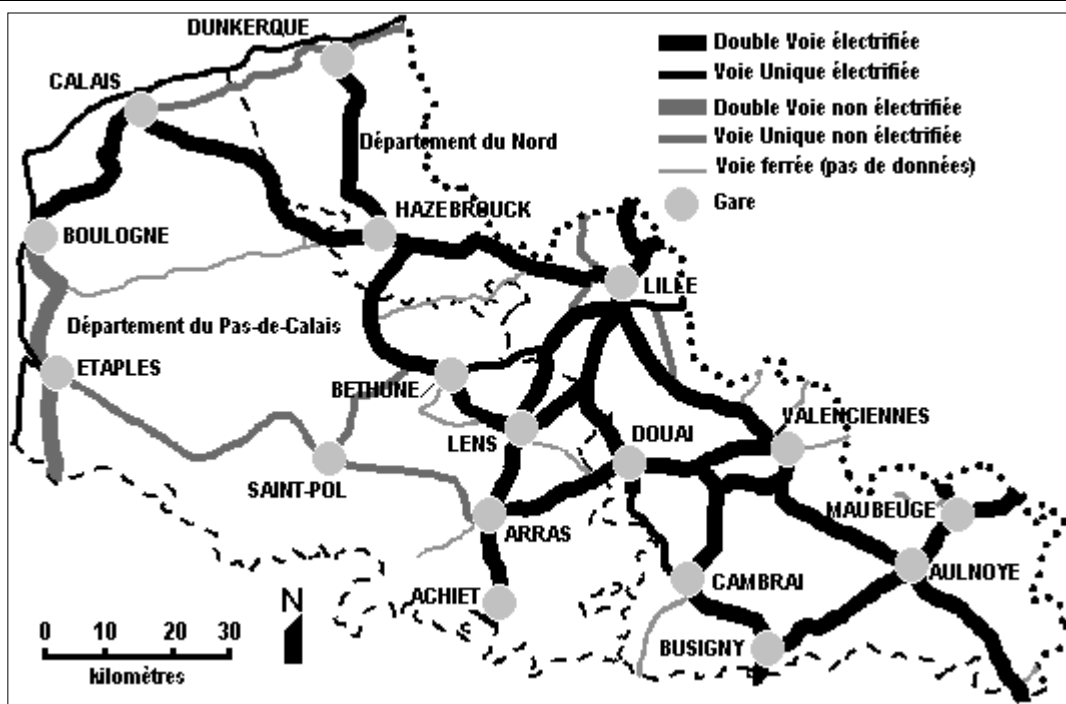
---

<sup>863</sup> **MENERAULT Philippe**, *in op. cit.*, page 31

<sup>864</sup> **MENERAULT Philippe / BARRE Alain**, "TGV et recomposition des relations ferroviaires interrégionales : L'exemple des relations Nord-Pas-De-Calais / Picardie", in **FRE Ville – Pôle Universitaire Européen sur la Ville**, Nord-Pas-de-Calais : changement régional et dynamique territoriale, journées d'études du 15 février 1996, pp. 367-381 ; pp. 369-370

Mais cela étant dit, la région s'inquiète des répercussions de la ligne TGV sur l'ensemble de territoire du Nord-Pas-de-Calais. Certains parlent déjà d'une région à deux vitesses. Car il faudra, à terme, une heure pour effectuer le trajet Paris Lille et 30 minutes de plus pour atteindre Calais-Frethun, alors qu'il faudra toujours environ deux heures (en TER) pour joindre Lille à Boulogne, ou à Jeumont. Dès 1986, les conseillers régionaux demandent à ce que le réseau TER participe plus encore au désenclavement des zones périphériques de la Métropole, qu'une desserte cadencée soit mise à l'étude et que des travaux d'amélioration d'infrastructure soient lancés : électrification des axes principaux, entre Lille et Béthune, Douai et Cambrai, Calais et Boulogne, et Calais-Hazebruck ; construction d'une voie entre Cambrai et Arras, dont l'absence constitue une anomalie du réseau... En mars 1989, ce sont encore 500 des 1 200 kilomètres de voies que comprend le réseau TER, qui ne sont pas électrifiées.

**Carte n°53**  
**Caractéristiques techniques du réseau ferré régional Nord-Pas-de-Calais (1995)**



Carte : Raynald INGELAERE ; Sources : Région Nord-Pas-de-Calais (1997-2)

Dans le cadre du contrat de plan 1989-1994, répond en partie à leur demande. La création de deux raccordements entre la ligne TGV et le réseau classique (l'un à Cassel, l'autre au Nord d'Arras), et l'électrification des lignes Boulogne-Calais, Douai-Cambrai (Voie unique), et Lille-Baisieux-Tournai, ont nécessité un investissement global de 519 MF (79,12 M€) réparti à part égale entre le Nord-Pas-de-Calais d'une part et l'Etat et la SNCF d'autre part.

La nouvelle convention tripartite Région-Etat-SNCF est signée le 7 juillet 1993 avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier, pour une durée de 6 ans. Les principes de gestion de 1983 sont reconduits. Seule la contribution de la SNCF à l'exploitation est abandonnée (elle représente annuellement moins de 2% des charges). Ces conventions affichent nettement les ambitions régionales pour le développement du TER, et traduisent le "plan qualité TER" mis de l'avant par la Région : adaptation de l'offre TER pour répondre à la demande de déplacements journaliers ; la création de liaisons accélérées ; adaptation du TER à la mise en service du TGV Nord ; amélioration des relations avec les autres régions limitrophes ; la complémentarité des dessertes ferroviaires et urbaines ; la modernisation du matériel <sup>865</sup> ; l'amplification de la politique de parkings près des gares engagée dès 1984 ; la rénovation des gares et des points d'arrêt ; la modernisation du réseau ferroviaire ; l'élaboration de tarifications régionales et transfrontalières nouvelles ...

En relation avec le XI<sup>e</sup> plan (1993-1997), le IV<sup>e</sup> plan régional (1994-1998), doit pour les élus *"s'attacher à éviter que les tendances lourdes constatées au 3<sup>ème</sup> Plan [polarisation des actions sur la métropole lilloise et lourds investissements routiers notamment avec la construction de la rocade littorale] ne s'amplifient à un tel point qu'elles remettraient en cause l'équilibre des territoires et la suprématie définitive du mode automobile sur le ferroviaire. L'effort doit donc porter sur deux priorités : renforcer le réseau ferroviaire inter-agglomération et favoriser l'émergence des relations territoriales est-ouest contournant la Métropole Lilloise. Le renforcement du réseau ferroviaire suppose l'électrification de la totalité des lignes pour permettre l'homogénéisation du matériel et la création de "TGV régionaux" sur les lignes TGV. Les possibilités de création de ce deuxième réseau consisteraient pour Boulogne à développer le concept de TGV Régional (...) et pour la Vallée de la Sambre à construire une nouvelle voie ferrée exclusivement réservée à ce trafic. (...) Le concept de dessertes ferroviaires inter-villes de la Sambre au littoral via le bassin minier restera à inventer"* <sup>866</sup>. La rénovation des gares (sur la période des XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> plans), est montrée comme une priorité, ainsi que la différenciation des dessertes régionales entre d'une part les liaisons express (directes ou à arrêts limités) ou omnibus.

---

<sup>865</sup> La convention "matériel" est complétée par avenant, une première fois en juillet 1994 (achat de 6 nouvelles automotrices), puis en novembre 1995 (commande de 30 automotrices électriques à deux étages – TER2N)

<sup>866</sup> **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1993-3)**, *Le projet de IV<sup>e</sup> plan régional –1994-1998, l'équilibre des différents pôles de l'espace régional, synthèse des différentes contributions produites dans le cadre des travaux préparatoires*, Nord-Pas-de-Calais, 1993, pp. 11-12

### 2.2.3.

#### LE NORD ET SES DESSERTES INTERURBAINES

---

Le Département du Nord est une collectivité locale qui a pour compétence, sur son territoire, l'organisation de transports interurbains, ruraux et scolaires. Son intervention porte moins sur une politique d'investissement que sur une régulation publique de transports privés de voyageurs, à usage spécifique (scolaire) ou général (lignes régulières). Mais elle repose sur le CTDT (Comité Technique Départemental des Transports), présidé par le Préfet, qui rassemble les représentants des transporteurs de voyageurs du département, et fait office de coordinateur territorial. Il intervient aussi pour régler les conflits ou certaines demandes spécifiques (réduction, suppression de parcours), ce que confirme les services de l'Etat au travers de leurs rapports d'activités annuels au Préfet et au Conseil Général.

##### 2.2.3.1. LE TRANSPORT SCOLAIRE

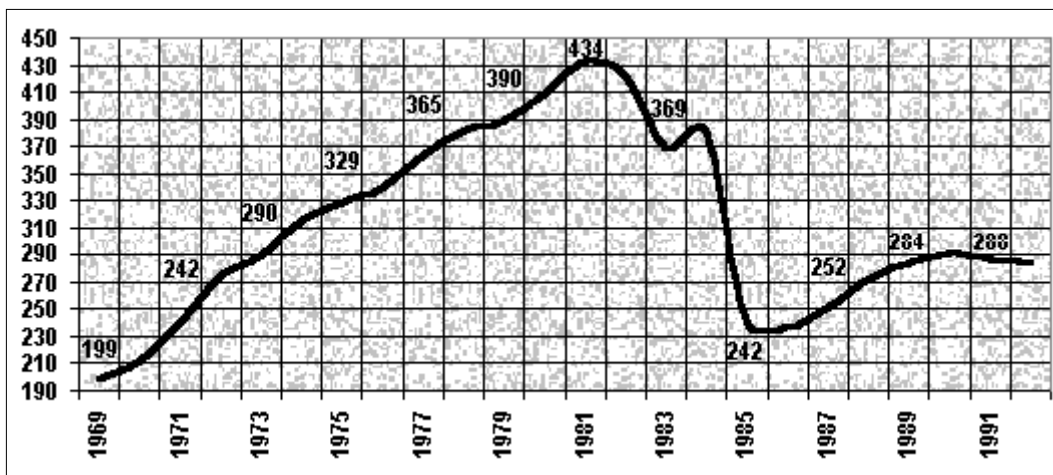
---

Le département du Nord a décidé de prendre en charge l'organisation de circuits de transports scolaires, dès l'année 1968-1969, alors qu'il subventionnait déjà certains élèves (en fonction du nombre de kilomètres à parcourir notamment). La compétence départementale en matière de transport scolaire est confirmée par les lois de décentralisation en 1983 (loi du 19 juillet), confirmée par décret en juin 1984 (transport des élèves et des étudiants handicapés).

Ces circuits spéciaux mis en place par le Département du Nord, irriguant les municipalités rurales à destination des établissements scolaires (primaires, collèges et lycées), viennent en complément de l'utilisation de circuits réguliers interurbains (de compétence départementale), urbains (inscrits à l'intérieur de PTU), ou ferroviaires (de compétence régionale). Dans les années 1960, leur nombre, évolue rapidement jusqu'à atteindre plus de 400 au début des années 1980, alors que le nombre d'exploitants chargés de l'exploitation par le département reste à peu près stable (environ 90). Toutefois, dès l'année scolaire 1982-1983, leur nombre chute rapidement. En fait, la mise en place du schéma départemental des transports de voyageurs de 1982, permet à la collectivité d'intégrer un certain nombre de circuits spéciaux à des lignes régulières dont les trajets sont aménagés de façon à répondre à la fois, aux nécessités de desserte des établissements scolaires, et aux attentes des usagers interurbains qui ont d'autres motifs de déplacements (principalement le travail). De plus, si le département du Nord, conserve, à l'intérieur des PTU, la maîtrise du transport scolaire (avec l'accord des autorités urbaines), le transport des scolaires s'effectue principalement par le biais de lignes

urbaines ou suburbaines classiques. Dans d'autres cas encore, l'usage accru de lignes régulières SNCF permet de supprimer certaines liaisons sur route.

**Figure n°129**  
**Evolution du nombre de circuits spéciaux départementaux (1969-1992)**



**NB** : Il faut entendre l'année n, comme l'année scolaire n-1 à n. **Sources** : Conseil Général du Nord

### 2.2.3.2. LES LIGNES REGULIERES

A la fin des années 1960, les services de l'Etat alertent déjà les conseillers généraux, de la situation critique dans laquelle se trouvent les transporteurs privés, assurant des dessertes régulières. Certes ces derniers bénéficient dans le cadre de conventions bilatérales qui leur assurent, selon des modalités de calculs qui vont évoluer entre la fin des années 1960 et 1998, ou des subventions à l'équilibre (qui peuvent ne pas couvrir l'ensemble des dépenses), ou des garanties de recettes. Cette participation financière départementale a une contrepartie, dont notamment celle d'assurer un service inscrit dans la convention : en 1967, les services réguliers *"connaissent une certaine stagnation, voire même un appauvrissement des lignes, dus à l'utilisation accrue des véhicules personnels. Nombre de services voient l'occupation moyenne baisser d'année en année et l'on a constaté de nombreuses demandes de suppressions ou de réductions de services. De septembre 1966 à septembre 1967, au cours de six réunions du sous-comité "voyageurs" du CTD, 8 affaires sur 71 ont eu pour objet des réductions ou des suppressions de fréquences, plus particulièrement les dimanches et fêtes, là où la désaffection des usagers pour les transports collectifs est la plus sensible"* <sup>867</sup>. Les transporteurs demandent ainsi régulièrement une révision des fréquences, des tarifs, qui sont freinées par un plan de stabilisation imposé par l'Etat, qui encadre par décret les augmentations tarifaires (comme en milieu urbain).

<sup>867</sup> **CONSEIL GENERAL DU NORD (1967-3)**, Rapport des chefs de service, Conseil Général, deuxième session ordinaire de 1967, 719 pages, pp. 430-431



Dès 1982-1983, la décentralisation désigne le département comme autorité organisatrice des services réguliers non urbains de personnes : *"Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan"* (LOTI, chapitre III, article 29). Un service départemental des transports est créé au sein de la collectivité. Le CTDT, reste toutefois un partenaire incontournable.

Un schéma départemental de transport, adopté le 28 juin 1982, est mis en place le 1<sup>er</sup> septembre 1982 (avant même les lois de décentralisation, ce qui tend à démontrer une certaine volonté des élus à répondre à un problème spécifique), sur la base d'une étude effectuée en 1980 et destinée à remédier à la détérioration progressive et persistante des liaisons interurbaines. *"Il a été bâti en associant les transporteurs, les municipalités, les usagers sur la base d'une desserte rurale correspondant à 2 allers et retours quotidiens dans chaque commune à destination de son pôle d'attraction (chef-lieu de canton ou autre). Le réseau Arc-en-ciel<sup>868</sup> est composé des 10 lignes régulières interurbaines principales formant le réseau d'armature, sur lequel s'appuient les dessertes d'arrondissement formant un ensemble de (...) [130] lignes régulières exploitées par 80 entreprises et de 400 services spécialisés réservés aux scolaires"*<sup>869</sup>. Des conventions à garantie de recettes sont passées entre le Département et certaines sociétés privées sur des parcours d'intérêt départemental, jugées indispensables mais peu rentables. En fait, la plupart des services réguliers sont assurés aux risques et périls des transporteurs. Dans ce dernier cas, les tarifs sont déterminés conjointement, mais ne sont pas harmonisés au niveau départemental.

Le décret n°88-483 du 27 avril 1988, portant modification de la LOTI, fixe au 25 août 1999, la date d'échéance des lignes conventionnées (subventionnées). Cette disparition du financement de certaines liaisons par le département, ouvre la voie à une réflexion plus large sur l'organisation des transports interurbains et scolaires. Car, au début des années 1990, les nouvelles habitudes de déplacement des Nordistes, ont beaucoup évolué et font que la configuration du réseau départemental ne répond plus à la demande de mobilité ni même aux ambitions d'aménagement et d'irrigation du territoire développées par le conseil général.

---

<sup>868</sup> Désignation adoptée pour différencier les dessertes départementales des lignes urbaines.

<sup>869</sup> **CONSEIL GENERAL DU NORD (1997)**, *Schéma départemental des transports de voyageurs du Nord – présentation de la démarche et du projet de lignes structurantes de transport par autocar du département*, Département du Nord, novembre 1997, 11 pages (+ annexes, carte, et fiches techniques), page 3

Le conseil général lance alors une série d'études, confiées à des organismes privés et publics (dont l'INSEE) de façon à déterminer les habitudes de déplacements (bassins de vie), et d'enquêtes, relatives aux attentes de services (qualité, quantité) des usagers et des élus.

---

En matière de transports interurbains de voyageurs, l'AMT joue ainsi le rôle d'un catalyseur métropolitain et "force" la mise en place de plans de développement de transports collectifs métropolitains, notamment pour ce qui concerne le mode ferroviaire, et met fin à des années d'atermoiements politiques et juridiques, qui finalement n'avaient d'autre conséquence que celle de figer les transports en commun dans un carcan inadapté.

Cette évolution quantitative de l'offre de services a été diligentée par le gouvernement du Québec, qui s'est doté d'un outil technocratique métropolitain pour court-circuiter les réticences des pouvoirs démocratiques locaux. Cet essor des réseaux métropolitains est aussi dû, pour une large part, aux pouvoirs et au mode de financement dont l'AMT a été pourvue par le pouvoir central. Son indépendance vis-à-vis des pouvoirs locaux et la reconnaissance de son expertise par le pouvoir central, ont permis à l'agence d'appliquer un programme ambitieux. Son autofinancement important, - la moitié de ses recettes environ proviennent des surtaxes sur l'essence et l'immatriculation et un autre quart des recettes des trains de banlieue ou des titres de transport métropolitains -, n'est pas non plus étranger aux engagements pris pour développer la part modale des transports collectifs dans les déplacements quotidiens.

En France, et plus spécifiquement dans la région lilloise, le développement des transports interurbains dépend plus des collectivités locales que de l'Etat, bien que celui-ci soit à l'origine de certaines initiatives et d'une modification profonde de la législation (décentralisation, LOTI...), et soit toujours un pourvoyeur de fonds nécessaire (aides spécifiques à la SNCF, dotations au Département ou à la Région...).

Entre 1978 et 1995, en somme, la région Nord-Pas-de-Calais a poursuivi une politique agressive en direction du développement du transport ferroviaire de voyageurs, parfois malgré l'attitude de l'Etat. L'augmentation de l'offre de train, les adaptations horaires, la modernisation des matériels roulants (avec la SNCF), et des infrastructures ferroviaires (partenariat Etat – Région – SNCF), sont autant d'actions à mettre au crédit d'une institution, convaincue qu'il existe des alternatives au tout-automobile, pour les transports quotidiens. Certes, le crédit de ces réalisations revient aussi aux services techniques de la collectivité régionale et des services décentralisés de la SNCF, mais tous les

projets "technocratiques" doivent être appuyés par l'initiative politique, s'ils veulent aboutir ; un pouvoir politique qui peut faire évoluer une situation *a priori* défavorable pour le rail et construire un véritable réseau, à compter du moment où il possède les moyens de ses ambitions. Dans ce contexte, l'Etat n'est pas étranger à l'évolution constatée, puisque au travers des contrats de plans, et de la décentralisation, il a offert au Nord-Pas-de-Calais une part non négligeable des finances exigées par le programme TCR, puis TER.

Quant au Département du Nord, il a toujours pris, en matière de circuits scolaires ou réguliers départementaux, les possibilités que lui offrait l'Etat (différentes lois et circulaires), sans attendre que celles-ci deviennent obligatoires. Si son action est moins spectaculaire que celle de la région Nord-Pas-de-Calais, il n'en reste pas moins vrai que les liaisons départementales inscrites au schéma de 1982, ont fourni un nouvel outil aux Nordistes, pour faciliter leurs déplacements.

### 2.3.

## D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS

## A UNE POLITIQUE DES DEPLACEMENTS

---

Entre les années 1970 et le milieu des années 1990, la politique des transports collectifs urbains de la plupart des agglomérations des pays développées, dont celles de Lille et de Montréal, peut être qualifiée de politique quantitative.

### ***Les limites d'une politique "quantitative" des transports collectifs***

---

A un problème général de désaffection des transports en commun, causé notamment par une dégradation des conditions d'exploitation (congestion, obsolescence des matériels, hégémonie du mode autobus...), les pouvoirs publics locaux, - et principalement les groupements intercommunaux plus ou moins appuyés par les organes centraux de l'Etat -, ont mené une politique d'investissements lourds en matière de construction de métropolitains (classiques ou automatiques), ou encore de tramways modernes (aussi qualifiés de systèmes légers sur rail). Il s'agissait par-là de transférer une partie de la circulation de surface, en souterrains ou en voies aériennes, tout en développant et en améliorant la gamme de l'offre et les services fournis par les réseaux collectifs de transport.

Parallèlement aux réseaux urbains, les liaisons interurbaines ferrées ou routières, ont été ou maintenues par les autorités publiques ou étoffées. Le Nord-Pas-de-Calais a décidé de passer convention avec la SNCF (qui possède un monopole en matière de liaisons ferroviaires) pour gérer un

réseau de lignes régionales par trains, qui irrigue son territoire, mais aussi et surtout celui de la CUDL (une cinquantaine de gares ou de points d'arrêts sur les 200 que compte le TER). Le Conseil général du Nord assure, par délégation de service public à des caristes privés, les liaisons interurbaines départementales. L'AMT, en prenant le relais de la STCUM, propose le développement des trains de banlieue par ouverture de nouvelles lignes ou renforcement des fréquences.

Toutefois, les améliorations apportées sur les réseaux urbains ou interurbains, ont eu un double effet sur les finances locales : les investissements étant majoritairement couverts par un recours à l'emprunt, le taux d'endettement augmente rapidement jusqu'à des plafonds que les pouvoirs publics ne peuvent, objectivement ou subjectivement, dépasser ; la construction de nouvelles infrastructures a contribué à relever les coûts globaux d'exploitation des réseaux, et parallèlement souvent le déficit à combler par les pouvoirs publics.

Dans les années 1990, dans un contexte de raréfaction des ressources financières, et de désengagement des Etats, les autorités responsables des transports collectifs ne peuvent que difficilement poursuivre dans la voie des investissements lourds, car elles doivent penser à résorber la dette publique plutôt qu'à l'accentuer. Dans le même temps, le concept de développement durable prend une nouvelle dimension dès lors, qu'à une échelle urbaine, la domination de l'automobile comme mode privilégié des déplacements est reconnue comme la principale source de nuisances : *"The industrialised part of our world appears to have the highest transport mobility rates. In particular, the economic heartlands of the developed world have to digest unprecedented volumes of traffic, and hence traffic in urban areas is a major problem causing high social costs. Clearly, transport is a necessary part of economic development, but causes at the same time a wide range of negative (i.e. unpaid) externalities in the form of congestion, traffic insecurity, environmental pollution, landscape destruction and solid waste. According to recent estimates, already nowadays the social costs of transport amount to some 3 per cent of GDP (Verhoef, 1996<sup>870</sup>) and this figure is gradually rising in all countries. In the light of recent policy targets to reduce not only the growth of pollution emissions, but also their absolute levels, it is clear that transport activities do create an unsustainable development, especially in urbanised areas (OECD/ECMT, 1995<sup>871</sup>)"<sup>872</sup>. Les autorités doivent ainsi trouver des solutions alternatives, repenser leur politique des transports de manière à en augmenter la production, ou la productivité, tout en limitant les engagements financiers qu'elles ne pourraient supporter, et en répondant au défi de la "durabilité urbaine".*

---

<sup>870</sup> VERHOEF E. T. (1996), *Economic Efficiency and Social Feasibility in the Regulation of Road Transport Externalities*, PhD thesis, Free University Amsterdam

<sup>871</sup> OECD/ECMT (1995), *Urban Travel and Sustainable Development*, Paris

<sup>872</sup> NIJKAMP Peter / OUWERSLOOT Hans / RIENSTRA Sytze A., "Sustainable Urban Transport Systems : An Expert-based Strategic Scenario Approach", in *Urban Studies*, Vol. 34, No. 4, 1997, pp. 693-712 ; pp. 693-694

### *Pour un transport durable*

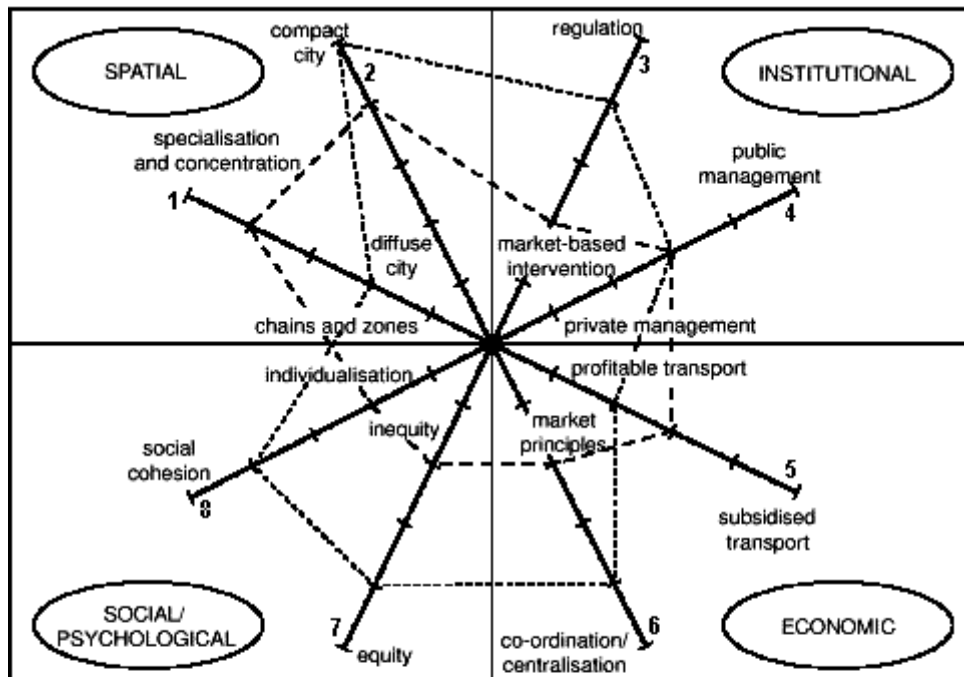
---

La durabilité des systèmes des transports, - et plus globalement la durabilité de la ville qui en dépend largement -, ne peut sensément être atteinte que dans la mesure où les politiques publiques ne se limitent pas à considérer la relation antithétique entre transport privé (automobile) et collectif comme suffisante. Elles doivent prendre en compte les rapports de causalité de l'usage des modes de transport, soit traiter à la fois les causes et les conséquences de l'usage, ou du non-usage, d'un type de transport. *"Au-delà de priorités sectorielles, le développement durable évoque d'abord un souci d'intégration – entre les dimensions économiques, sociales et écologiques du développement. Cette intégration ne se limite pas à un simple "collage", à une juxtaposition de préoccupations existantes. Elle suppose que les principes de l'action publique soient eux-mêmes modifiés"* <sup>873</sup>. Il faut ainsi délibérément dépasser le simple cadre d'une politique de transport (péages urbains, limitation du stationnement dans les centres, développement de l'offre de transport en commun) pour l'intégrer et la coordonner dans un ensemble plus vaste (planification, développement économique, action sociale, rénovation des quartiers anciens...).

La question essentielle n'est pas ainsi de s'entendre sur le diagnostic initial (c'est-à-dire la situation de départ) ou sur les objectifs finaux (c'est-à-dire le point d'arrivée) qui restent hypothétiques, mais sur les processus qui permettent d'atteindre une situation de durabilité. Et selon que la question du transport, de la mobilité, est dépendante d'une sphère politique libérale (de laisser-faire) ou interventionniste (orientations publiques déterminées), celle de l'évolution vers la durabilité n'obtient pas le même écho, ni n'aboutit aux mêmes effets.

Peter Nijkamp *et alii* (1997), établissement deux scénarios sur les futurs possibles du transport durable aux Pays-Bas au travers d'une enquête réalisée auprès de spécialistes des transports hollandais. Les réponses aux questionnaires (271, soit 36% des envois) sont modélisées ensuite dans un *spider model* (modèle en toile d'araignée) comprenant quatre champs (spatial, institutionnel, économique et social / psychologiques) eux-mêmes subdivisés en deux axes. La configuration des huit axes est telle qu'à la zone centrale sont associés une politique de non-intervention, de laisser-faire, commandée par les forces du marché (libéralisme) et un système de transport dominé par l'usage individuel des modes. L'extérieur des axes réfère, lui, à une politique interventionniste (planification, stratégies de contrôle, mesures de régulation sociales ou économiques), et à un système de transport dominé par les modes collectifs.

Figure n°130  
 "The spider model", de Nijkamp et alii (1997), dépeignant les scénarios possibles des systèmes de transport durable futurs (cas hollandais)



- 1 spécialisation and concentration : planification du territoire  
chains and zones : pas de contrôle de l'occupation des sols et mobilités croisées
- 2 compact city : villes denses résultantes d'une politique urbaine marquée  
diffuse city : villes "lâches" - aucune action pour freiner la suburbanisation
- 3 regulation : forte intervention publique  
market-based intervention : faible intervention publique - logique libérale
- 4 public management : organisation et exploitation des transports dépendent des autorités publiques  
private management : organisation et exploitation des transports confiées au secteur privé
- 5 subsidised transport : volonté des autorités publiques de participer au financement des transports  
profitable transport : exploitation commerciale (éventuel financement privé des infrastructures)
- 6 définit le degré d'intervention des gouvernements dans l'économie  
co-ordination / centralisation : intervention dans le développement régional, rôle d'aménagement du territoire avec construction d'infrastructures dans les zones périphériques...
- 7 inequity : non intervention publique - inégalité en terme d'éducation, de transport, de revenus  
equity : intervention publique - sécurité sociale, tarifs sociaux pour le transport...
- 8 individualisation versus social cohesion : incluant les facteurs rattachés au comportement social des individus (individualisme versus solidarité...)

**NB :** notes explicatives relevées, synthétisées et traduites de Nijkamp et alii (1997), *in op. cit.*, pp. 697-698 ; en pointillés larges, le scénario attendu par les experts (avenir proche) ; en pointillés serrés le scénario préférentiel des experts à l'horizon 2030. **Figure :** Nijkamp et alii (1997), *in op. cit.*, page 701

Nijkamp met en évidence deux scénarios, le premier, attendu par les experts dans un futur proche compte tenu des politiques menées, et l'autre, désiré à l'horizon 2030.

Le scénario de court terme apparaît être une continuation des tendances observées avec une démarche hésitante entre une logique de marché et la préservation d'un contrôle significatif des transports. Si les champs de l'action institutionnelle et économique penchent vers le libéralisme, il n'existe pas de tendance marquée en matière de transport collectif, entre gestion publique ou privée, entre subvention publique et logique de marché. La société dans son ensemble reste individualiste, ce qui renforce la domination du recours aux véhicules privés pour assurer les mobilités quotidiennes, et la tendance à la suburbanisation (habitat pavillonnaire). Même si la démarche institutionnelle de planification, tend à se concentrer sur les centres (réhabilitation), pour assurer la compacité de la ville

(réurbanisation) plutôt que sa dilution dans l'espace, elle n'obtient que des résultats partiels et insuffisants.

Le scénario de long terme mise sur une intervention accrue des pouvoirs publics dans les quatre champs observés, la logique de marché (libérale) étant atténuée : la toile obtenue est généralement plus proche de l'extérieur des axes que de l'intérieur, à l'exception de deux cas, dont principalement la volonté de diminuer les contributions des pouvoirs publics au financement des transports. Atteindre une durabilité des transports (et une ville durable) devient un objectif en soi, dont dépendent largement les autres aspects : planification (espace), équité et cohésion sociale,... A toutes les échelles, - urbaines, nationales ou internationales (interurbaines) -, les actions menées par les pouvoirs publics sont dominées par la volonté de décourager l'usage automobile, par la stimulation des transports collectifs, ou par l'incitation au recours de modes non polluants, dont la bicyclette. *"Within the compact cities, the most favourable transport mode is the bicycle, or else the car which is fuelled by electricity since distances are relatively short. As far as centre and sub-centres are concerned, this structure is well served by metro and light rail, fed by car and bicycle. The old living quarters, where the poor live, are served by trams and buses. Only the rich, living outside the cities, are largely dependent on their conventionally fuelled cars, but they have to pay a high price : the price of petrol is artificially increased (by taxes), road pricing is introduced and perhaps parking policies further reduce the attractiveness of the car. On the other hand, good park-and-ride facilities complete this set of policy measures, also offering the rich good, but public, transport for a reasonable price. Another alternative is the introduction of new fuels for cars. Such alternatives are strongly encouraged and supported by the European authorities that have taken the lead in environmental policy. Notice also that the reversal of the individualisation trend and the limited economic growth contribute to the reduction of mobility growth"* <sup>874</sup>.

### ***Vers une politique "qualitative" des transports***

---

L'étude Nijkamp est instructive à plusieurs titres. L'évolution des transports vers leur durabilité, ne peut dépendre, pour les techniciens des transports hollandais, que de la mise en place de politiques publiques transversales et intégrées, la logique de marché (individualiste) ne pouvant répondre aux nécessités de développement des transports en commun et à la diminution des nuisances environnementales, puisqu'elle privilégie le transport automobile comme outil ultime de la mobilité. D'autre part, la volonté de limiter le taux de subvention des autorités publiques aux transports que relève Nijkamp, correspond à une nécessité autant économique que politique compte tenu de la raréfaction des sources de financement ou de leur non-extensibilité. Les orientations avancées par les

---

<sup>874</sup> NIJKAMP Peter / OUWERSLOOT Hans / RIENSTRA Sytze A., *in op. cit.*, pp. 704-705

experts sont ainsi relativement concordantes avec le point de vue des milieux politiques, et notamment urbains. Puisque dès le milieu des années 1990, la politique urbaine des transports va progressivement évoluer d'une politique quantitative (création d'infrastructures) à une politique qualitative (optimisation des infrastructures existantes).

D'une politique de transport urbain (plans de transports...) se substitue une politique des déplacements, qui prend en compte une certaine complémentarité des modes. Cette démarche nouvelle est fondée sur la comparaison des coûts des différents modes en fonction de la distance à parcourir, reléguant au passé l'opposition classique entre transport individuel et collectif. *"La notion de complémentarité trouve ainsi un champ d'application correspondant à la recherche d'un optimum économique dans la chaîne modale. Il s'agit d'une part de mettre en évidence l'existence de ce "point d'indifférence" et de l'approcher géographiquement, et d'autre part, de proposer les bases d'une méthodologie de localisation optimale du lien d'échanges. Dans ce sens l'approche économique de la complémentarité spatiale des modes consiste à identifier la zone géographique pour laquelle les coûts globaux de déplacement effectués avec ces modes s'élargissent"* <sup>875</sup> ; *"la rentabilité du réseau de transport collectif est plus grande que le recours à la voiture est moins développé et moins utile. En revanche, contrairement aux relations avec (et dans) le centre qui est leur domaine d'élection, les transports en commun se prêtent mal à la desserte de l'habitat diffus de la périphérie. Le coût en est plus élevé pour une efficacité moindre. C'est d'abord le domaine de la voiture particulière, puisqu'elle est en grande partie à l'origine de cette diffusion de l'habitat"* <sup>876</sup>. Ainsi, si dans les milieux urbains denses, métros et SLR, apportent de meilleurs rendements, les liaisons interurbaines ferroviaires sont plus adaptées sur les longues distances, et l'automobile sur les distances intermédiaires (zones périphériques des agglomérations morphologiques).

L'orientation politique vers la complémentarité modale pousse à la réflexion en des termes de multimodalité et d'intermodalité des déplacements, deux notions voisines mais pas strictement équivalentes. Est multimodal (ou plurimodal) ce qui concerne plusieurs modes à la fois, voire dans certains cas tous les modes. Est intermodal, est ce qui, au-delà de la multimodalité, prend en compte le caractère des relations entre les modes : pôles d'échanges, transferts modaux. Pour Marie-Hélène Massot (1996), *"l'environnement transport de l'univers multimodal est caractéristique d'une localisation en ville-centre. L'univers multimodal est à la fois bien desservi par les transports collectifs et correctement motorisé. Résidant plus souvent en ville-centre qu'en banlieue (...), ceux qui constituent l'univers multimodal sont moins motorisés que les exclusifs de la voiture, qui eux résident plus souvent*

<sup>875</sup> MARGAIL Fabienne / AUGAMMET Pascal, in op. cit., pp. 32-33

<sup>876</sup> BONNAFOUS Alain (1994), *La complémentarité entre la voiture et les transports collectifs en zone urbaine*, Rapport du groupe de travail du CNT (mission ministérielle), CNT, novembre 1994, 41 pages, page 15



*en banlieue qu'en ville-centre. (...) Si l'accès à la voiture de cet univers est assuré, il n'est pas, comme pour les exclusifs de la voiture, généralisé au point de permettre un usage exclusivement personnel de toute voiture du foyer. (...) Les individus multimodaux sont par ailleurs bien desservis par le transport collectif pour se rendre au travail et sont fins connaisseurs du réseau dont ils fréquentent régulièrement plusieurs lignes"*<sup>877</sup>. A l'inverse, le déplacement intermodal ne connaît pas d'univers particulier : les pôles d'échanges peuvent ainsi se situer, ou à l'intérieur des centres urbains (connexion entre transport collectif et ferré), en zone périurbaine ou rurale (connexion entre automobile et transports collectifs urbains ou ferroviaires). Ainsi le caractère de l'intermodalité se définit moins en fonction d'espaces généralement pris en référence (urbains, suburbains...), qu'en fonction de points (nodaux) de ces espaces (gares, stations terminus d'infrastructures lourdes de transports collectifs), et de pratiques spécifiques de déplacement (échange modal).

Parallèlement, les objectifs d'optimisation des axes lourds (voirie, métros, chemin de fer...), associés aux objectifs de réduction des nuisances et de développement des transports collectifs conduisent potentiellement à deux types de politiques. D'une part, une politique d'amélioration qualitative de l'offre de transports publics peut prendre des formes diverses : remplacement des matériels roulants par des moyens plus performants (énergétiquement), moins polluants, ou à plus grande capacité ; développement de sites propres ou de voies réservées pour autobus, ou bicyclette ; développement des transports semi-collectifs... D'autre part, une politique coercitive ou contraignante à l'usage de l'automobile : limitation du nombre de places de stationnement dans les centres et mise en place de *park and ride* en périphérie, à proximité des axes lourds de transport public ; augmentation du coût d'usage de l'automobile (péages urbains, tarifs de stationnements, taxes diverses sur l'essence, l'immatriculation...).

### 2.3.1.

#### LE GRAND LILLE ET LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

---

Au milieu des années 1990, la ligne 2 vient d'être prolonger jusque Mons-en-Barœul, et les travaux de continuation vers Roubaix et Tourcoing, déjà bien entamés. La rénovation du Mongy, presque centenaire, offre un mode nouveau (tramway moderne) sur le site propre en Y qui suit les Grands Boulevards.

---

<sup>877</sup> MASSOT Marie-Hélène, "la multimodalité - automobiles et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations", in *RTS – RECHERCHE-TRANSPORT-SECURITE*, revue trimestrielle de l'INRETS, n°50, Janvier-mars 1996, pp. 3-16, pp. 7-8 ; conclusions basées sur une enquête portant sur 3000 individus de plus de 18 ans résidant dans des PTU de plus de 300 000 habitants (hors Ile de France) : Pour M-H Massot "l'univers de la multimodalité, soit la population ayant déclaré avoir utilisé les deux modes au moins une fois au cours des quatre dernières semaines, représente 36% de la population, et 84% de la clientèle adulte des transports publics"

La dette de la communauté atteint en 1995, 11 440,04 MF (1 744,02 M€), soit près de 11 000 francs par habitant<sup>878</sup> (1 676,94 €), alors que son président, Pierre Mauroy, estime artificiellement, qu'il est délicat pour la CUDL, de dépasser un plafond d'endettement de 12 000 francs par habitant (1 829,39 €) afin d'assurer un désendettement sur dix ans. La somme est atteinte dès 1998, puis dès lors maintenue à ce niveau (le budget 2001 indique un endettement de 12,99 Mds F, soit 1,98 Mds €, pour 1,069 millions d'habitants au recensement de 1999). Or plus de 60% de cette dette provient des emprunts liés au métro. Le Conseil de Communauté devant faire face à des investissements dans d'autres domaines jusqu'alors repoussés (traitement des ordures ménagères, épuration des eaux usées notamment) convient donc de mettre un terme à sa politique d'investissement dans les transports en commun, pour préférer une politique d'optimisation des infrastructures.

Ce choix intervient dans un contexte mondial où les Etats et différentes organisations s'engagent dans une voie "écologique", alors que le réchauffement de la planète et la diminution de la couche d'ozone, tiennent les devants de l'actualité : appel d'Heidelberg (Allemagne) adressé par plus de 250 scientifiques, dont une cinquantaine de Prix Nobel, aux chefs d'Etats et de gouvernements réunis en sommet à Rio de Janeiro, en juin 1992 ; forum planétaire des organisations non gouvernementales de Manchester, en septembre 1993...

Cette mouvance, liée au développement durable et à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, pousse à l'adoption par le Parlement français de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie<sup>879</sup>, alors que Corinne Lepage (RPR) est à la tête du Ministère de l'environnement. Elle rend obligatoire, dans les deux ans qui suivent la publication de la loi, l'instauration de Plans de Déplacements urbains (PDU) dans les Périmètres des Transports Urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

### **2.3.1.1. ENCADREMENT LEGISLATIF DES PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS ET INTEGRATION DES POLITIQUES URBAINES**

---

*"Le concept des Plans de Déplacements Urbains (PDU) a été formalisé pour la première fois par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1982. Elle a initié les PDU dans son article 28, en leur donnant comme enjeu principal de définir "les principes généraux de l'organisation des transports de la circulation et du stationnement" pour permettre "une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des*

---

<sup>878</sup> Population de la CUDL au recensement 1990 : 1 045 450 habitants

<sup>879</sup> **JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE (1997)**, n°1 du 1<sup>er</sup> janvier 1997 : loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

transports en commun". Cet enjeu fixé au PDU ne peut être déconnecté de l'article 1<sup>er</sup> relatif au droit au transport qui précise que "le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité"<sup>880</sup>. Pour autant, la LOTI (1982), n'impose pas la réalisation de ces PDU, dont l'élaboration reste à la discrétion des autorités organisatrices des transports urbains.

### **La loi sur l'air et les PDU**

---

L'article 14 de la loi sur l'air modifie l'article 28 de la LOTI, et précise les objectifs et les caractéristiques générales des PDU que les autorités organisatrices des transports des agglomérations françaises les plus importantes sont tenues d'aborder :

*"Art. 28. - Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient".*

*"Art. 28-1. - Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :*

- 1°) La diminution du trafic automobile ;*
- 2°) Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;*
- 3°) L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;*
- 4°) L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;*
- 5°) Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;*
- 6°) L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage".*

---

<sup>880</sup> CENTRE D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN TRANSPORTS URBAINS (CERTU) / MINISTERE DES TRANSPORTS (1996-1), *Plans de déplacements urbains – guide*, Ministère de l'équipement, du logement et des transports, Paris, 1996, 261 pages, page 14

Le plan de déplacements urbains est un document non réglementaire, en ce sens que son contenu définit des objectifs à atteindre, mais n'impose pas *a contrario* d'autres documents (POS, Schéma Directeur...) de contraintes, sinon psychologiques. Ses objectifs sont relativement disparates (la liste des orientations obligatoires n'est toutefois pas restrictive), mais permettent aux collectivités locales de mettre en œuvre une politique de gestion des déplacements, qui dépasse de loin le seul cadre d'une politique des transports (plan de circulation, ou de restructuration des transports en commun). En effet, la référence explicite aux documents d'urbanisme notamment, permet de définir le PDU comme un document prospectif et transversal : il est, en effet, à la confluence de politiques sectorielles (aménagement, rénovation urbaine, habitat, environnement, voirie,...) dont l'intégration dans un cadre global permet la mise en cohésion.

### ***PDU et qualité de l'air***

---

Cette transversalité appliquée au PDU, soit l'articulation du PDU avec d'autres schémas, est ainsi le gage d'une prise en compte de la nécessité d'agir, en milieu urbain, sur le plan environnemental, de manière à assurer la durabilité de la ville et de ses transports, que le terme d'environnement, soit d'ailleurs, pris dans son sens le plus large (amélioration du cadre de vie) ou restrictif (écologique).

L'article 3 de la loi sur l'air insiste d'ailleurs sur une obligation d'intervention sur la qualité de l'air, aux niveaux régionaux ou locaux, afin de réduire les émissions de gaz à effets de serres et prévenir la population de dangers éventuels pour la santé : *"L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. (...) Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement sera mis en place au plus tard : pour le 1er janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1er janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national"*.

Le PRQA (Plan régional pour la qualité de l'air) fait l'objet d'un décret spécifique du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement en mai 1998 <sup>881</sup>, dirigé par Dominique Voynet (Verts) qui définit les modalités de mise en œuvre et complète ainsi la loi sur l'air : *"Art. 3. - Le plan régional pour la qualité de l'air fixe, en tenant compte du coût et de l'efficacité des différentes*

---

<sup>881</sup> **JOURNAL OFFICIEL (1998)**, n°110 du 13 mai 1998 : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Décret no 98-362 du 6 mai 1998 relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air

*actions possibles, des orientations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de qualité de l'air ou afin que les niveaux des concentrations de polluants atmosphériques restent inférieurs aux niveaux retenus comme objectifs de qualité de l'air. Ces orientations portent notamment sur : 1o La surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé humaine et les conditions de vie, sur les milieux naturels et agricoles et sur le patrimoine ; 2o La maîtrise des pollutions atmosphériques dues aux sources fixes d'origine agricole, industrielle, tertiaire ou domestique. Le plan peut formuler des recommandations relatives à l'utilisation des meilleures techniques disponibles et des énergies renouvelables, (...); 3o La maîtrise des émissions de polluants atmosphériques dues aux sources mobiles, notamment aux moyens de transport. Le plan peut formuler des recommandations relatives à l'offre de transport, aux modes de transport individuel, à la maîtrise des déplacements collectifs et individuels et à l'organisation intermodale des transports ; 4o L'information du public sur la qualité de l'air et sur les moyens dont il peut disposer pour concourir à son amélioration".*

Le PRQA est élaboré par le Préfet de Région, assisté par une commission placée sous sa présidence. La composition de cette commission est laissée à la discrétion du préfet, mais relève toutefois de la démocratie participative, car il doit y inviter, outre des représentants des services de l'Etat (DRIRE, DRASS, DRE...), des représentants des collectivités régionales et départementales, des secteurs d'activités susceptibles de générer une pollution atmosphérique, des organismes de surveillance de la qualité de l'air, d'associations de protection de l'environnement, de consommateurs, d'experts... Ainsi l'AREMA (Association pour la mise en œuvre du Réseau d'Etude, de Mesure et d'Alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique sur la zone Lille-Roubaix-Tourcoing), créé en 1982, ou de l'observatoire communautaire de l'environnement (LMCU), mis en place en 1991, peuvent-ils participer à la réflexion.

Par la suite ces PRQA peuvent, ou doivent, être déclinés par des plans d'interventions spécifiques, territorialement définies, pour la protection de l'Atmosphère. Le recours aux PPA (Plans de Protection de l'Atmosphère) est obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants (Titre III de la loi sur l'air). Leur objet est de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux normes définies par l'Union Européenne. Ils doivent indiquer les mesures prises pour la résorption de la pollution atmosphérique. Ces PPA comportent d'ailleurs un panel de mesures d'urgence qui autorise les préfets de département, en cas de pic de pollution, à restreindre la circulation des véhicules ou les émissions industrielles. Cependant, le renforcement de l'offre de transport collectif et les mesures tarifaires (réduction ou gratuité) dépendent

des autorités compétentes en matière de transport collectif. Ainsi, la circulaire du 17 août 1998<sup>882</sup> adressée au corps préfectoral insiste sur la nécessaire complémentarité des actions et la collaboration entre services de l'Etat et collectivités locales : *"ces actions doivent être conçues et mises en œuvre dans le cadre d'un "plan de circulation d'urgence", élaboré en tenant compte des travaux conduits pour la préparation des plans de déplacements urbains et des plans de protection de l'atmosphère. Il est donc souhaitable que l'élaboration de ce plan de circulation d'urgence fasse l'objet sous votre égide d'une concertation avec les collectivités locales et les autorités organisatrices des transports publics concernées. Compte tenu de l'ampleur des mesures et du court délai d'information du public, il est souhaitable également, dans un souci de bonne compréhension et de bonne application de ce dispositif, que le périmètre d'application de ces mesures soit défini avec le souci de la cohérence et de la lisibilité"*.

### **2.3.1.2. L'ELABORATION DU PDU : UNE DEMARCHE PARTENARIALE**

---

L'élaboration du PDU s'inscrit dans une démarche partenariale entre les différents acteurs des déplacements dans l'agglomération (collectivités territoriales, services techniques, population, usagers de la voirie ou des transports collectifs...) dans un périmètre qui doit refléter la réalité quotidienne des mobilités individuelles, pour motifs variables (travail, études, loisirs). L'ouverture du débat est d'autant plus importante que les orientations inscrites au PDU seront susceptibles de modifier profondément les relations des acteurs au territoire des déplacements, ou à certaines portions (centres-villes...), du fait de l'application de politiques localement plus ou moins restrictives, ou plus ou moins marquées, en fonction des résultats attendus.

#### ***Les enquêtes ménages et le périmètre du PDU comme bases de travail***

---

L'enquête du GART (Groupement des Autorités Responsable des Transports)<sup>883</sup> tend à démontrer, sur la base d'une enquête effectuée auprès de 40 agglomérations, que le périmètre du PTU (périmètre des transports urbains) est, dans la majeure partie des cas, estimé trop restrictif, c'est-à-dire, en d'autres termes, que le périmètre des transports en commun de ces agglomérations ne colle pas à la réalité des déplacements qu'elles induisent. Ainsi, souvent, les AOT urbaines choisissent

---

<sup>882</sup> **JOURNAL OFFICIEL (1998-1)**, n°189 du 18 août 1998 : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Circulaire du 17 août 1998 relative à la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules)

<sup>883</sup> **GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART) / MINISTERE DES TRANSPORTS – Direction des Transports Terrestres (DTT)**, *Etat d'avancement et contenu des PDU – analyse au 1<sup>er</sup> février 1999*, GART, 1999, 30 pages

les périmètres d'agglomération de l'INSEE, celui du DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération) <sup>884</sup> ou du Schéma directeur. La communauté urbaine de Lille décide cependant de conserver le périmètre du PTU qui a l'avantage de suivre les limites administratives de l'Etablissement public, qui est compétent dans presque tous les domaines qui sont intégrés à la démarche PDU (hors, fait notable, la politique de l'habitat). Car c'est bien LMCU, et non pas le SMT pourtant reconnu comme ayant autorité en transports puisqu'il assume la gestion du réseau de transport de la métropole, qui va œuvrer au PDU. Les enquêtes ménages déplacements réalisées par la communauté urbaine de Lille, en 1987 puis 1998, présentent, par ailleurs, le PTU, comme périmètre pertinent d'analyse, et justifient son adoption pour le PDU. Entre 1987 et 1998, le nombre de déplacements par jour a cru de près d'un quart, évoluant de 3,8 millions à 4,7 millions. Pourtant, malgré cette forte augmentation les tendances lourdes restent relativement stables. La Communauté urbaine (et donc son PTU) attire plus de 92% des déplacements produits, dont plus de 95% sont des déplacements internes (de la CUDL vers la CUDL), les trois quarts étant produits par la dorsale urbaine. Les 8% restant proviennent du reste de l'arrondissement de Lille, de la région Nord-Pas-de-Calais ou de la Belgique. La CUDL produit parallèlement, aussi, plus de 92% des déplacements observés dans la Métropole.

Mais l'objectif des enquêtes ménages est aussi de réaliser une photographie instantanée des déplacements dans la Métropole lilloise (étendue à l'arrondissement de Lille), susceptible d'apporter des informations qui serviront de base à la réflexion sur la gestion de la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération. Les résultats de l'enquête ménages-déplacements de LMCU (1998), ont fait l'objet de la réalisation de matrices (origine-destination), et ont été traduites dans une série de fiches techniques <sup>885</sup>.

---

<sup>884</sup> les DVA sont issue d'une circulaire du 15 novembre 1991 commune à la direction des routes et à la direction de l'architecture et de l'urbanisme. Il s'agit d'une démarche de planification menée à l'initiation de l'Etat, en concertation avec les collectivités locales, qui a pour but la définition de la consistance du réseau de voirie structurant des agglomérations, et notamment du réseau routier national, à l'horizon de 25 à 30 ans : Il "doit permettre de définir (...) les besoins en infrastructures routières non pas comme la seule réponse possible à l'évolution des déplacements sur l'agglomération, mais comme le volet routier d'une politique globale visant à satisfaire la demande de mobilité générée par le type de développement urbain actuel et futur" (**CENTRE D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN TRANSPORTS URBAINS (CERTU) / MINISTERE DES TRANSPORTS (1996)**, *complémentarité des modes de transport – projet d'agglomération et schéma de voirie*, Ministère de l'équipement, du logement et des transports, Paris, 1996, 86 pages (+ annexes), page 33). Le Dossier de Voirie d'Agglomération (dont la maîtrise d'ouvrage est étatique) peut ainsi apparaître complémentaire à la démarche PDU (des collectivités locales) et y être intégrée

<sup>885</sup> **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-1)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – la mobilité des habitants, fiche technique n°1*, LMCU, avril 1998, 8 pages ; **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-3)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – L'opinion des habitants, fiche technique n°2*, LMCU, septembre 1998, 8 pages ; **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-4)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – Les transports en commun, fiche technique n°3*, LMCU, septembre 1998, 8 pages ; **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-5)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – Le trafic automobile, fiche technique n°4*, LMCU, septembre 1998, 4 pages (+ cartes) ; **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-6)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – La marche à pied et le vélo, fiche technique n°5*, LMCU, septembre 1998, 4 pages

Malgré une politique quantitative de production d'infrastructures lourdes de transport collectif, la répartition modale des déplacements journaliers dans la communauté urbaine évolue peu, sinon en faveur de l'automobile. Mais la situation lilloise n'est pas atypique et reste dans les moyennes observées dans les autres agglomérations françaises ou européennes. La part de l'automobile dans les déplacements journaliers croît d'environ 5 points en dix ans, pour atteindre près de 60% (86% hors marche à pied) : dans l'arrondissement, 20 millions de kilomètres sont accomplis chaque jour par les voitures et les poids lourds ; 90% des trajets ont une distance inférieure à 10 km, 50% moins de 3 km et environ 20% moins d'un km (LMCU, 1998-5). En 1998, le transport collectif urbain connaît un certain tassement et peine à se maintenir au voisinage de 7% (10% hors marche).

**Figure n°131**  
**Les déplacements dans la métropole lilloise (1987 et 1998)**  
 (tous modes, tous motifs, 24 heures) <sup>886</sup>

1987											
DESTINATION ▶	CUDL (PTU)		Arrondissement (1)		Nord-Pas-de-Calais (2)		Belgique		Autre		Total des déplacements produits
▼ ORIGINE	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	
<b>CUDL (PTU)</b>	3 405 189	97,09	41 612	20,13	31 411	69,21	17 708	94,80	5 361	83,01	3 501 281
<i>Dt zone urbaine (5)</i>	2 751 367	78,44	25 120	12,15	19 270	42,46	10623	56,87	4 538	70,27	2 810 918
<i>Dt zone suburbaine</i>	653 822	18,64	16 492	7,98	12 141	26,75	7085	37,93	823	12,74	690 363
<b>arrondissement (1)</b>	42 642	1,22	150 452	72,78	11 962	26,36	759	4,06	474	7,34	206 289
<b>NPDC (2)</b>	32 604	0,93	12 987	6,28	1 631	3,59	213	1,14	380	5,88	47 815
<b>Belgique</b>	18 120	0,52	779	0,38	100	0,22	0	0,00	0	0,00	18 999
<b>autres</b>	8 839	0,25	882	0,43	278	0,61	0	0,00	243	3,76	10 242
<b>Total (dépl. attirés)</b>	3 507 394	100,00	206 712	100,00	45 382	100,00	18 680	100,00	6 458	100,00	3 784 626

1998											
DESTINATION ▶	CUDL (PTU)		Arrondissement (1)		Nord-Pas-de-Calais (2)		Belgique		Autre		Total des déplacements produits
▼ ORIGINE	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	(3)	(4) (%)	
<b>CUDL (PTU)</b>	4 131 182	96,16	64 158	23,65	49 313	63,63	39 958	93,27	5 797	83,63	4 290 408
<i>Dt Zone urbaine (5)</i>	3 294 306	76,68	39 155	14,44	29 757	38,39	25 148	58,70	5 081	73,30	3 393 447
<i>Dt Zone suburbaine</i>	836 876	19,48	25 003	9,22	19 556	25,23	14 810	34,57	716	10,33	896 961
<b>Arrondissement (1)</b>	64 248	1,50	187 563	69,15	18 085	23,33	842	1,97	295	4,26	271 033
<b>NPDC (2)</b>	52 121	1,21	18 263	6,73	10 082	13,01	0	0,00	25	0,36	80 491
<b>Belgique</b>	39 944	0,93	751	0,28	0	0,00	2 039	4,76	0	0,00	42 734
<b>autres</b>	8 504	0,20	506	0,19	25	0,03	0	0,00	815	11,76	9 850
<b>Total (dépl. attirés)</b>	4 295 999	100,00	271 241	100,00	77 505	100,00	42 839	100,00	6 932	100,00	4 694 516

**NB** : données redressées, matrices agrégées, population de plus de 5 ans ; (1) Arrondissement, hors CUDL ; (2) Région Nord-Pas-de-Calais, hors l'arrondissement de Lille ; (3) Nombre de déplacements (vers...) par jour ; (4) part des déplacements produits d'une zone d'origine, par rapport à l'ensemble des déplacements attirés d'une zone de destination considérée ; (5) la zone urbaine définie par les secteurs 1 à 8 (Lille et proche banlieue), 11 à 14 (Roubaix et Tourcoing) et 16 (proche banlieue est de Roubaix) du découpage en 23 zones de l'enquête ménages (voir annexe 3, carte A3-1).

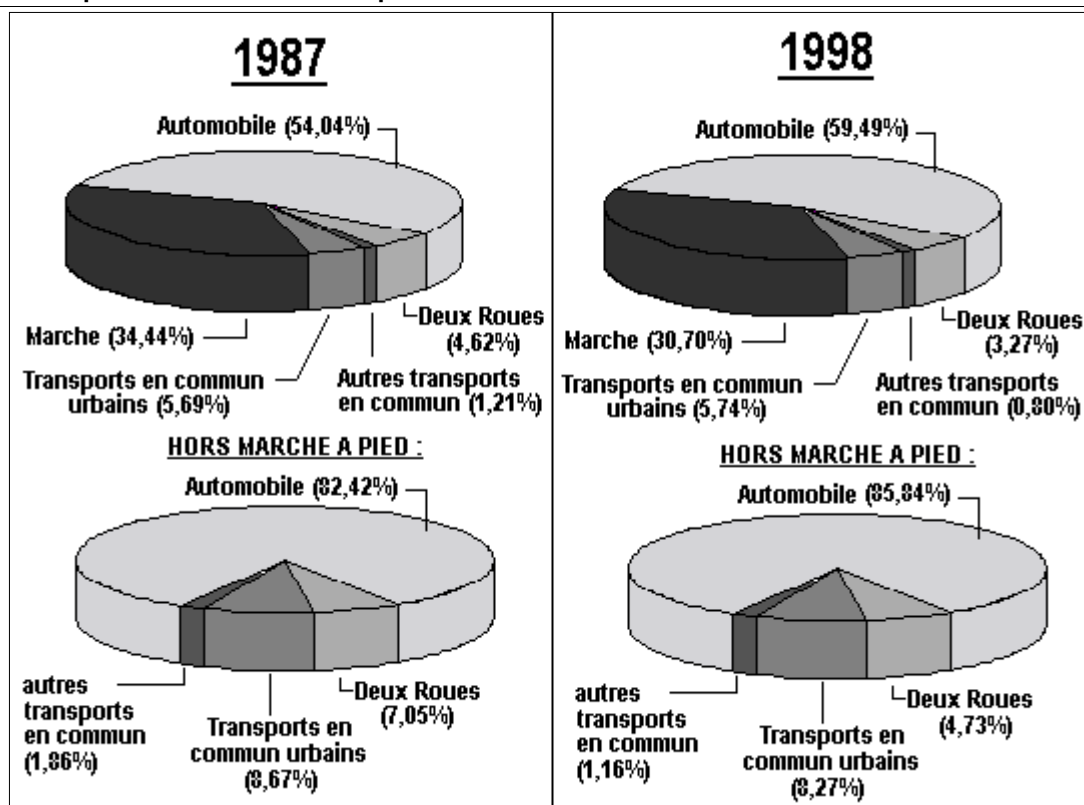
**Sources** : LMCU, sources ménages déplacements 1987 et 1998. **Analyse** : Raynald INGELAERE (2001)

<sup>886</sup> Les annexes 3 et 4 apportent respectivement certains détails sur les enquêtes ménages déplacements effectuées par la communauté urbaine de Lille en 1987 et 1998 : production et attraction des déplacements par secteur d'enquête, répartition modale, dans l'arrondissement de Lille, et interne à la CUDL



La métropole est pourtant bien pourvue en transports en commun : 120 km de réseau ferré TER (41 gares) ; 28 km de métro (la ligne 2 entre Fort de Mons et Tourcoing n'est pas ouverte) ; 29 km de tramway ; 800 kilomètres de lignes de bus également réparties entre zones urbaine et suburbaine. Le réseau lourd dessert aussi 40% des habitants, 60% des scolaires ou étudiants (LMCU, 1998-4). La forte augmentation des déplacements internes observés entre 1987 et 1998 consacre la perméabilité entre zone urbaine et suburbaine, et le renforcement des relations journalières entre ces deux secteurs. Par ailleurs, les mouvements transversaux augmentent eux aussi d'un quart. Or ces mouvements, comptent parmi ceux qui sont les moins favorables, de manière générale, aux transports collectifs, plus performants en zone urbaine, ce qui peut expliquer que les efforts d'investissements n'aient pas suffi à inverser une tendance sociétale favorable au transport individuel. Pour autant, il est possible de considérer le maintien de la part modale comme le succès d'une politique communautaire, puisque le nombre de déplacements journaliers en transports en commun (société de transport de la communauté urbaine) a fortement augmenté en valeur absolue dans le PTU : de 192 448, en 1987, à 236 884, en 1998, soit + 23,1%.

**Figure n°132**  
**Répartition modale des déplacements internes à la Communauté urbaine de Lille**



**NB** : De fait ne sont pas inclus les déplacements attirés par la CUDL, en provenance des zones extérieures enquêtées ;  
**Sources** : LMCU, enquêtes ménages-déplacements, 1998. **Analyse** : Raynald INGELAERE (2001)

Mais la séparation entre l'usage de l'automobile et le transport en commun peut ne pas toujours être aussi franche et connaître des destins complémentaires selon les motifs ou la

destination des usagers. "Par leur fréquence d'utilisation de la voiture et des transports en commun, les habitants de l'arrondissement de Lille se partagent en 4 sous-groupes :

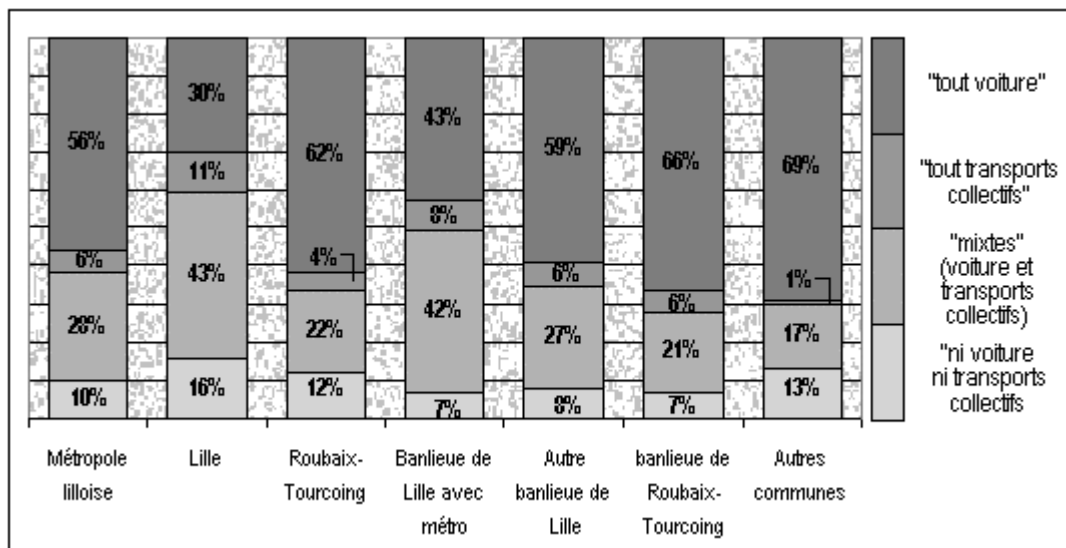
- il y a les "Tout Voiture", qui empruntent régulièrement la voiture rarement ou jamais les transports collectifs. Ils sont 56% dans la métropole lilloise, soit 13% de plus que dans les autres agglomérations de province de plus de 300 000 habitants
- il y a les "Tout Transports Collectifs", utilisateurs réguliers des transports en commun qui utilisent rarement ou jamais la voiture. Ils sont 6% dans la métropole lilloise
- il y a les "Mixtes" utilisateurs de la voiture et des transports en commun qui se déplacent régulièrement ou occasionnellement avec l'un ou l'autre de ces moyens de transport. Ils sont 28% dans la métropole lilloise, 38% dans les autres agglomérations de province de plus de 300 000 habitants
- il y a les "Ni Voiture Ni Transports Collectifs", qui se déplacent peu, voire jamais avec ces deux modes de transport. Ils sont 10% dans la métropole lilloise" <sup>887</sup>.

**Figure n°133**  
**Evolution des déplacements internes à la CUDL (1987 - 1998)**

	Dorsale urbaine			Zone suburbaine (de la CUDL)			CUDL		
	1987	1998	↗	1987	1998	↗	1987	1998	↗
<b>Dorsale Urbaine</b>	2 601 209	3 100 646	19,20%	136 194	193 662	42,20%	2 737 403	3 294 308	20,34%
<b>Zone Suburbaine</b>	135 977	196 290	44,36%	511 233	640 576	25,30%	647 210	836 866	29,30%
<b>CUDL</b>	2 737 186	3 296 936	20,45%	647 427	834 238	28,85%	3 384 613	4 131 174	22,06%

**Sources** : LMCU, enquêtes ménages-déplacements (1987 et 1998) ; **Analyse** : Raynald INGELAERE (2001)

**Figure n°134**  
**Pratiques modales et multimodales dans la métropole lilloise**



**Sources** : LMCU (1998-1), op. cit., page 6 (enquête opinion SOFRES, septembre 1997)

<sup>887</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-1), op. cit., page 6. NB : utiliser un mode de transport régulièrement correspond à l'utiliser 2 à 3 fois par jours de semaine ; occasionnellement, 2 à 3 fois par mois ; rarement, moins de 2 à 3 fois par mois. Peu, c'est l'emprunter occasionnellement ou rarement

Si la part modale de la marche atteint près du tiers des déplacements journaliers dans la communauté urbaine, les enquêtes ménages ne prennent en compte dans cette catégorie que les déplacements intégraux effectués par ce mode. Ils excluent ainsi les trajets bi-modaux (marche – voiture ou marche – transports en commun). Il figure pourtant en seconde position derrière l'automobile.

Ces analyses statistiques peuvent induire certaines orientations mais elles ne sont, de toute évidence, pas suffisantes en elles-mêmes et sont généralement complétées par une enquête d'opinion. Celle qu'a réalisée la SOFRES en septembre 1997<sup>888</sup>, est instructive. Plus de 40% des personnes interrogées estiment que la pollution atmosphérique et le risque d'accident de la circulation sont les principaux problèmes de la ville. Pour environ 20% les principales difficultés de déplacements à pied dépendent de la dangerosité du trafic et de l'insécurité (respectivement 19 et 18%). Ils conviennent que les améliorations des conditions de marche dans les centres doivent être axées sur l'élargissement des zones piétonnes (27%), et des trottoirs (17%), ainsi que sur le confort des revêtements (19%). Quant aux transports en commun, les actions prioritaires doivent, selon eux, porter sur une réduction des tarifs (34%), la sécurité (32%), qui arrivent en tête loin devant la réduction des ruptures de charge (10%). Les investissements avenir doivent porter, pour 47% des personnes interrogées, sur la construction d'une nouvelle ligne de métro, pour 38%, sur l'amélioration du réseau de bus, et seulement 10%, sur l'ouverture de nouvelles lignes de tramway. En somme, la sécurité dans les transports et les problèmes liés à la congestion automobile apparaissent comme des préoccupations majeures de la population.

### ***La concertation comme pivot de l'élaboration***

---

C'est en partie sur la base de ces enquêtes ménages-déplacements et sur leurs conclusions, que la CUDL va entamer le travail sur le plan de déplacements urbains de la métropole lilloise. Une dizaine d'années après que la LOTI ait institué le PDU et un an avant que la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ne l'impose aux grandes agglomérations, dont Lille, Pierre Mauroy, réélu président de la Communauté urbaine de Lille demande à Paul Astier (maire de Bondues, et membre du GADEC), au moment de la désignation des vice-présidents du nouveau conseil de communauté (1995), de conduire une mission PDU.

---

<sup>888</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-3), *op. cit.* ; 1800 enquêtes téléphoniques effectuées en septembre 1997, auprès d'un échantillon représentatif (sexe, âge, profession) des habitants de plus de 15 ans

Deux comités président à l'élaboration du plan de déplacements urbains. Le comité de pilotage, est considéré souvent comme l'instance décisionnelle (la décision finale revient en fait dans le cas lillois au conseil de la communauté). Il n'est formé à Lille que des seuls conseillers de Lille Métropole Communauté Urbaine. Le comité technique rassemble, quant à lui, différents partenaires, qui s'identifient tantôt à des territoires (notamment les administrations), tantôt à des activités, qui tendent à ignorer les limites administratives. Ainsi, émergent deux groupes de participants : d'une part, les élus municipaux et techniciens de LMCU, et des représentants des autres collectivités territoriales (Etat, Région Nord-Pas-de-Calais, Département du Nord) ; d'autre part, des représentants de l'agence d'urbanisme, de la CCI Lille Métropole, puis, en fonction des sujets traités, Transpole (société qui exploite le réseau lillois), la SNCF...

*"Lille est l'une des rares agglomérations qui n'éprouve pas de difficultés particulières dues à la fragmentation institutionnelle et la répartition des compétences. Deux facteurs semblent l'expliquer : d'une part, elle a une habitude de travail technique en commun et, d'autre part l'instance de pilotage du PDU n'est composée que des membres de la communauté urbaine de Lille"* <sup>889</sup> précise un rapport du GART au début de l'année 1999. L'implication du département du Nord dans le Syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la CUDL et la politique franche de la région Nord-Pas-de-Calais en matière de transport ferroviaire (notamment dans la métropole avec la rénovation des gares et le conventionnement de lignes totalement incluses dans le PTU), la présence latente des services de l'Etat dans la Métropole depuis la fin des années 1960 en accompagnement, parfois même en initiateurs, de grands projets (ville nouvelle de Lille-est, construction du métro automatique, TGV Nord-Europe...), facilitent évidemment la mise en œuvre du PDU. Mais le rôle moteur, la maîtrise d'ouvrage, de la Communauté urbaine, est somme toute un élément prédominant, car elle réussit à réunir l'ensemble des forces politiques (toutes tendances confondues), et techniques (toutes administrations confondues) autour d'un projet qu'elle porte comme étant le moyen de développer une politique novatrice et qualitative en matière de transport.

Par ailleurs, la communauté urbaine veut un PDU accepté par le plus grand nombre. Elle veut ouvrir le débat qui s'engage au plus grand nombre d'acteurs de la Métropole, au-delà du seul cadre institutionnel. Elle prône une démocratie participative. Paul Astier défend fermement cette vision : *"on a vendu beaucoup oralement le PDU, pas seulement pour se faire plaisir ! J'ai une conviction très profonde : c'est que les années 2000 devraient être, selon moi, celles d'un rapprochement, d'un meilleur travail des élus des collectivités, avec les citoyens. Parce qu'aujourd'hui, on vote aux élections*

---

<sup>889</sup> GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART) / MINISTERE DES TRANSPORTS – Direction des Transports Terrestres (DTT), *op. cit.*, page 20

*régionales, municipales... Les gens ont un mandat et, à la limite, peuvent complètement ignorer les attentes de leurs citoyens, en attendant les prochaines élections. Ils reviendront vers les concitoyens, ils feront un peu d'électorisme, beaucoup de démagogie... ça ne marche plus d'abord parce qu'on crée des frustrations permanentes : quand vous voyez en bas de chez vous la voie qui est ouverte ou des bus qui sont détournés, quelque part, vous vous dites qu'on aurait pu vous prévenir et vous dire pourquoi. J'ai voulu à l'occasion du PDU montrer qu'il était possible d'avoir une autre gouvernance. C'est-à-dire, qu'au stade du diagnostic préliminaire du PDU, j'ai voulu aller vers les associations, les leaders d'opinion, en plus des représentants légitimes du peuple. Je suis revenu les voir au fur et à mesure que l'on tissait le PDU"<sup>890</sup>.*

*"La plus éloquente illustration de la réduction symbolique de l'élaboration du PDU de Lille Métropole à une histoire de concertation, est l'agenda établi par la CUDL. Alors que la planification des déplacements urbains repose nécessairement sur le travail des experts des transports et de l'urbanisme, alors que la responsabilité effective de l'élaboration du PDU revient à un comité technique, alors que des ingénieurs sont chargés d'études concernant les différents objectifs du PDU, l'agenda du PDU de Lille Métropole ne retient aucun moment concret de l'activité des spécialistes, sinon la vague information qu'ils participent à des réunions de concertation. D'ailleurs, cet agenda n'est que la chronologie des opérations qualifiées ou assimilées habituellement à la concertation institutionnelle et/ou publique : réunions, entretiens, débats, forum, enquête publique, etc.. Il occulte le faire du PDU en faveur du dire du PDU. (...) Il exprime symboliquement la volonté des pouvoirs politiques de rompre avec les anciennes pratiques autoritaires (...). Mais cette volonté est exprimée également par les ingénieurs participant à l'élaboration de ce PDU, ce qui donne une dimension d'autant plus exceptionnelle au changement opéré dans les pratiques lilloises de planification urbaine"<sup>891</sup>.*

La concertation publique intervient à un moment où l'élaboration du PDU est suffisamment avancée pour orienter le débat, mais pas encore suffisamment finalisée pour le brider. Ainsi, l'avis des associations représentées est-il placé symboliquement au centre de la démarche alors que les phases préparatoires et de concrétisation dépendent exclusivement des interrelations entre pouvoirs politiques (comité de pilotage) et techniques. Un forum de concertation publique, organisé par LMCU les 10 et 11 octobre 1997, réunit plus de 60 associations, et plus de 300 personnes, réparties

---

<sup>890</sup> INGELAERE Raynald (2000-6), Entretien avec Monsieur Paul Astier, *op. cit.*

<sup>891</sup> BRATOSIN Stefan, "L'élaboration du Plan de déplacements urbains de Lille Métropole : la concertation comme forme symbolique", texte présenté dans le cadre des Rencontres Jeunes Doctorants, sous l'égide du laboratoire de géographie humaine de l'UFR de Géographie et d'Aménagement, Université des sciences et techniques de Lille, 25 novembre 1999, 6 pages, pp. 1-2 ; pour qualifier l'attitude des acteurs techniques, Stéfán Bratosin fait référence au document de prédiagnostic élaboré par le CETE Nord-Picardie (service de l'administration centrale en relation avec les DRE) : QUETELARD B. / CORMIER O., *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole, Prédiagnostic, Synthèse*, Lille, CETE, mai 1997, page 2

dans quatre ateliers : les transports publics de demain ; la rue partagée ; les déplacements et l'évolution de la ville ; la ville malade des excès de la voiture <sup>892</sup>. Le forum est l'occasion d'une première interface entre le monde politique et le milieu associatif qui va déboucher sur une large concertation publique, dans le cadre des "mardis du PDU", 8 rencontres entre avril et juin 1998 <sup>893</sup>.

**Figure n°135**  
**Les "mardis du PDU" : quelques thématiques et propositions publiques**

Thématiques	Points abordés et propositions
<b>Le piéton</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Trottoirs</u> : propreté, dégagement, confort</li> <li>• <u>Education et civisme</u> : respect réciproque des piétons et des automobilistes</li> <li>• <u>partage équilibré de l'espace public</u> : stationnement automobile périphérique ; attractivité des transports collectifs (fréquence, tarification, navette gratuite lors de grandes manifestations, réhabilitation, du tramway comme mode urbain adapté</li> <li>• meilleure <u>information</u> sur les modes collectifs (itinéraires...), meilleure lisibilité du mobilier urbain</li> <li>• <u>insécurité</u> : les agressions sont un véritable problème pour le piéton ; préférence à donner aux passerelles plutôt qu'aux souterrains "coupe-gorges"</li> </ul>
<b>Le cycliste</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>problèmes de circulation</u> : ronds-points, ponts, trop de feux de circulation</li> <li>• <u>sécurité</u> : suppression des passages souterrains, élargissement des bandes cyclables, amélioration de la cohabitation voiture – vélo</li> <li>• <u>civisme et éducation</u></li> <li>• <u>proposition pour faciliter la circulation</u> : systématisation des parcs à vélos dans les équipements publics, les administrations et les supermarchés, pistes à contresens de circulation dans les voies en sens unique, possibilité d'embarquer les vélos dans les transports collectifs, prêt gratuit de vélo en centres-villes comme à Copenhague (financement par la publicité)...</li> <li>• <u>l'information</u> : itinéraires, signalétique,...</li> </ul>
<b>L'automobiliste citoyen</b>	<p><b>La place de l'automobile en ville</b> "ne pourra être équitable que si elle est limitée : or pour cela il est nécessaire d'offrir à l'automobiliste une alternative à l'usage de son véhicule. Les notions de choix et d'adhésion à d'autres modalités de transport ne peuvent être effectives : 1- que si l'offre existe [mise en place de parking relais sécurisés, gratuits, ou à tarification intégrée avec les transports collectifs, augmentation de l'offre et du maillage des transports en commun] (...). 2- Que si l'offre est compétitive [confort, rapidité, baisse du coût des transports en commun]. 3- que si l'offre est connue (...). 4- Que si l'offre est promue" : <b>LMCU (1998-2)</b>, op. cit., pp. 25-27</p>
<b>Le transport collectif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>la desserte en bus</u> : forte demande exprimée pour des lignes transversales (notamment entre les villes de première couronne) sans obliger à un rabattement vers les centres; souhait d'arrêts de bus intelligents (indiquant la prochaine heure de passage ou le temps d'attente) ; problème de la réduction de l'offre en période scolaire jugée excessive</li> <li>• <u>le ferroviaire</u> : valorisation des infrastructures ferroviaires par la réutilisation de lignes désaffectées (Menin – Roncq – Tourcoing – Lys – Forest-sur-Marque) ; interconnexion avec le réseau urbain augmenté de quelques lignes de tramway (vers Hem, Marquette depuis Marcq, vers l'esplanade (1), ou dans les centres piétonniers comme à Grenoble)</li> <li>• <u>sont encore abordés</u> : l'interface entre les modes, le recours aux bus moins polluants (au gaz) ; la tarification et l'information (lutte contre la fraude, tarification familiale, voire même la gratuité par un report du financement par l'impôt...)</li> </ul>

(1) l'esplanade de Lille est située sur des terrains militaires en bordure nord de la ville de Lille, et est l'une des rares aires de stationnement importante et gratuite de la ville : elle deviendrait ainsi un parc de stationnement incitatif avec un accès vers le centre par le boulevard de la Liberté (à quatre voies), et la station république de la ligne 1. **Sources** : LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-2), op. cit. ; **Résumé** : INGELAERE Raynald

<sup>892</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1997-1), *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Forum de concertation publique des 10 et 11 octobre 1997, synthèse des ateliers*, LMCU, 1997, 21 pages

<sup>893</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-2), *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Les mardis du PDU – synthèse des comptes-rendus*, LMCU, août 1998, 57 pages

Les réunions sont dirigées par un conseiller communautaire et rassemblent à chaque fois, une quinzaine d'associations, des ingénieurs communautaires, différents services et acteurs institutionnels, sur des thématiques particulières, élaborées de façon à satisfaire les attentes exprimées par le milieu associatif. L'intérêt majeur de ces rencontres tient dans la diversité des intervenants (association du droit au vélo, automobile club du Nord de la France, agence de développement et de promotion du covoiturage, association pour la prévention de la pollution atmosphérique, association familiale de Lille, fédération des malades et handicapés de Roubaix, comité de quartier de Villeneuve-d'Ascq...) et de la confrontation de leurs prises de position ou des solutions qu'ils apportent en propre à une problématique donnée. Celles-ci peuvent se cantonner à des indications très générales (sécurité, information, développement des transports collectifs, partage de la voirie en faveur des piétons et cyclistes...) sur la base d'enquêtes d'opinion ou par militance, ou alors se traduire dans des propositions très techniques, plans à l'appui (aménagement routiers, traversées piétonnes...)... Certaines des propositions trouveront d'ailleurs leur traduction dans les grandes orientations finales du PDU.

### 2.3.1.3. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LILLE METROPOLE

---

Le projet de PDU est arrêté par le conseil de LMCU, le 18 décembre 1998, avant d'être soumis à enquête publique, puis adopté par le conseil de communauté le 8 octobre 1999. Le plan de déplacements urbains de Lille Métropole *"prend le parti de remettre l'usager : l'automobiliste, le piéton, le cycliste, le voyageur en transport collectif, et aussi l'habitant, le client, le commerçant, l'entrepreneur, au centre de ses préoccupations. De son point de vue, la construction et la gestion des infrastructures et des réseaux de transport ne sont que des moyens. C'est la qualité du service rendu qui est importante. La diversité des besoins ne doit pas faire oublier l'impérieuse nécessité d'une politique globale et cohérente qui associe les politiques publiques dans les domaines du développement économique, de l'urbanisme, de l'aménagement et des transports"* <sup>894</sup>.

Le PDU s'articule ainsi autour de quatre objectifs : la mise en œuvre des orientations SDDU (de 1997 <sup>895</sup>) ; la réduction des nuisances des transports (pollution, bruit, accidents) ; l'amélioration du cadre de vie et de la qualité des espaces publics ; la maîtrise de l'évolution des déplacements (action volontariste de manière à freiner et stabiliser l'usage automobile par rapport aux autres modes). Il se décline aussi six sous - objectifs : un partage de la voirie favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture ; un système de transport public de qualité ; des actions

---

<sup>894</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE (1999-6), *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole - projet de PDU adopté par le Conseil de Communauté Urbaine*, LMCU, 8 octobre 1999, 66 pages, page 7

<sup>895</sup> Annulé par le tribunal administratif en avril 2000, il a modifié en substance puis été approuvé en décembre 2001

spécifiques pour préserver la sécurité et la santé des personnes ; une ville et ses réseaux qui évoluent en synergie ; une action publique globale et cohérente à long terme ; une mobilisation des acteurs. Chacun de ces six axes propose ensuite une série de principes directeurs souvent appuyés de projets à court ou moyen terme (à long terme dans certains cas) <sup>896</sup>.

### ***Un nouveau partage de la voirie***

---

Charlotte Hirschfeld <sup>897</sup>, dans la revue *Transport Public* qui consacre une grande part de son numéro de janvier 2000 aux PDU, titre son article sur le PDU de la Métropole, "Lille : Le réseau des trottoirs, élément fort du PDU", alors que, dans le même temps, elle insiste sur l'objectif de hiérarchisation des territoires du PDU lyonnais. L'image externe du travail effectué dans la métropole, par rapport aux autres agglomérations, semble ainsi dévalorisé, ou du moins ne retenir qu'un élément qui paraît insolite par rapport aux objectifs affichés de la loi sur l'air. Interrogé, Paul Astier, vice-président chargé du PDU (mandat 1995-2001), pense, quant à lui, "*que Catherine Ganter [chargée de mission PDU de LMCU, qui a reçu la journaliste] a voulu effectivement insister pour dire que notre choix politique est le partage de la voirie et de constater aussi que le déplacement à pied doit être valorisé. J'aurais préféré faire ressortir l'idée que l'on fait de la dentelle avec le tissu urbain des communes, c'est-à-dire qu'on est en vision très avancée, - parce que la Métropole est déjà très avancée en matière de TCSP - . Le "réseau de trottoir" ce n'est pas la bonne image ! J'aurais préféré dire "Le PDU, un outil de revalorisation de la vie en ville" "* <sup>898</sup>. En fait, le PDU veut donner sa place aux modes de déplacements de proximité, maintenant à son niveau la part modale de la marche à pied et en doublant celle du vélo. Il s'appuie pour ce faire sur une charte piéton-vélo <sup>899</sup>, qui apporte des solutions techniques les favorisant. La charte piéton vise à favoriser la marche à pied par la réalisation de cheminements continus et confortables (élargissement des trottoirs, réduction du stationnement sur les trottoirs, développement de zones 30), tout en renforçant la sécurité (aménagement des traversées, îlots refuges, élimination des obstacles, éclairage...). Quant aux cyclistes, un schéma directeur des itinéraires vélos doit mener à l'aménagement de 400 km nouveaux de pistes ou de bandes cyclables permettant la mise en continuité des circuits et le franchissement des barrières urbaines (grandes voies routières, chemin de fer).

---

<sup>896</sup> Cf. annexe 5 : Le plan de déplacements urbains de Lille métropole. Résumé du document adopté par le conseil de la communauté urbaine – 8 octobre 1999. Les projets du PDU : les six axes d'action

<sup>897</sup> HIRSCHFELD Charlotte (2000), "Le Grand Lyon hiérarchise ses territoires", in *Transport Public*, n°988, janvier 2000, pp. 17-18 ; HIRSCHFELD Charlotte (2000-1), "Lille : Le réseau des trottoirs, élément fort du PDU", in *Transport Public*, n°988, janvier 2000, pp. 20-21

<sup>898</sup> INGELAERE Raynald (2000-6), Entretien avec Monsieur Paul Astier (GADEC), *op. cit.*

<sup>899</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-3), *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte Piétons – vélos*, LMCU, mars 1999, 27 pages



La métropole lilloise est une des rares agglomérations à avoir adopté un plan de déplacements urbains sans y rattacher la construction de nouveaux sites propres. Le GART, dans son *baromètre PDU* de novembre 1999, précise que "pour la majeure partie des PDU, le développement des transports collectifs se traduit par un **projet de TCSP**, de **sites propres** ou de **voies réservées**, induisant un partage de la voirie favorable aux transports collectifs et une réduction des obstacles liés à la circulation automobile. Ainsi, 5 projets de tramways ont été recensés à Bordeaux, Grenoble, Lyon, Nancy et Orléans, auxquels il faut ajouter des projets de TCSP à Clermont-Ferrand, Le Mans, Metz, Nice, Rouen, St-Etienne, et le VAL de Rennes. Cependant, parmi les 3 agglomérations qui n'appuient pas leur PDU sur des projets de TCSP, deux en sont déjà dotées : Lille et Strasbourg" <sup>900</sup>. Le PDU veut renforcer l'attractivité des autobus notamment en créant des lignes à haut niveau de service (fréquence de 5 à 10 minutes) par aménagement de la voirie (priorité aux feux, sites propres, couloirs protégés...), de façon à augmenter la vitesse commerciale de 20 à 30%. Elles concernent 60 km de voies, 11 lignes radiales (vers les centres : Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières), 1 ligne transversale (de Marcq à Villeneuve-d'Ascq, reliant les deux lignes du métro et celles du tramway) <sup>901</sup>.

Quant à l'usage automobile, la communauté compte intervenir dans deux domaines spécifiques : la vitesse de circulation et le stationnement en ville. D'une part, "*l'objectif de modération de la vitesse en agglomération est d'améliorer la sécurité routière par une meilleure adéquation entre les vitesses pratiquées, la fonction et l'environnement des voies (...) [et] permet un meilleur partage de la voirie ainsi qu'un usage plus urbain de la voie. Conjointement à cette charte [de modération de vitesse], un Schéma Directeur de Modération de la Vitesse est annexé au (...) Plan de Déplacements Urbains. (...) Il s'appuie sur une hiérarchisation des voies à partir de leur fonction et de l'organisation du réseau*" <sup>902</sup> et permet d'affecter une vitesse sur la voirie de la communauté et donc de détourner certains trafics de passage hors des voies de desserte locale. D'autre part, l'harmonisation tarifaire du stationnement sur la métropole et la réduction de la durée de stationnement autorisée dans les centres (entre 1h30 et 2 heures), visant à décourager les automobilistes, s'accompagnera de mesures complémentaires : création de parcs d'échanges en périphérie, à proximité des grandes infrastructures de transport collectif ; développement du stationnement résidentiel ; multiplication des places à destination des personnes à mobilité réduite ou des handicapés... La ville de Lille relève d'ailleurs ses tarifs de 20% le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et la durée maximale de stationnement en hyper-centre ramenée à

<sup>900</sup> GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART), *Baromètre PDU – L'état d'avancement des PDU au 10 novembre 1999 – Les mesures contenues dans les PDU arrêtés*, 2000, 22 pages, page 12

<sup>901</sup> Cf. aussi LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-2), *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte bus*, LMCU, mars 1999, 21 pages, qui reprend aussi les caractéristiques techniques du traitement des arrêts de bus et des abords

<sup>902</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-4), *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte modération de vitesse*, LMCU, juin 1999, 15 pages, page 9

1h30, contre deux ou trois heures dans les autres zones (la durée autorisée est croissante selon la distance au centre) : " *Notre objectif n'est pas d'empêcher les gens de se garer, explique Roger Vicot, adjoint chargé du stationnement, mais d'assurer une bonne rotation des voitures garées tout en persuadant les Lillois d'utiliser les transports en commun.* " Roger Vicot et Maryse Carrez, responsable de la police municipale, assument la "traque" des pendulaires et la hausse tarifaire. C'est non seulement courageux mais aussi nécessaire à l'intérêt général" <sup>903</sup>.

### ***PDU et transport urbain***

---

Le plan de déplacements urbains met de l'avant une politique qualitative de l'exploitation des transports, qui doit privilégier la complémentarité, l'intermodalité des systèmes de transports collectifs, ainsi que l'optimisation des infrastructures existantes : aucune création de transport urbain lourd en site propre n'est à l'ordre du jour, si ce n'est à long terme (2006-2015).

Le PDU prévoit une augmentation de l'offre d'autobus progressive jusqu'à l'horizon 2015, compatible avec les objectifs de qualité de l'air. En plus des lignes à haut niveau de service, la communauté prévoit l'achat d'une centaine d'autobus supplémentaires avant 2006 : des véhicules non polluants utilisant le gaz comme combustible, pour un coût évalué à 181 MF (27,59 M€), qui s'ajouteront aux 60 bus existants. La presse locale précise par ailleurs que l'objectif de la Métropole est, à terme, le remplacement des 311 véhicules (gasoil). L'expérimentation au biogaz, issu du traitement des eaux (station d'épuration de Marquette) mais aussi de la valorisation des déchets organiques (Centre de valorisation organique en projet à Sequedin), est reconduite, mais ne peut pour lors qu'alimenter huit bus.

La communauté compte aussi tester la mise en place de réseaux semi-collectifs <sup>904</sup> (minibus, taxis collectifs ou à la demande) sur certains types de dessertes qui feront l'objet d'une évaluation sous tous ses aspects : image, coût, fréquentation... Car il s'agit ici d'adapter l'offre de transport collectif au niveau

---

<sup>903</sup> **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 7 novembre 2001, "garer sa voiture : aïe, aïe, aïe ! le prix du ticket horodateur est passé de 8F [1,22€] à 10F [1,52€] de l'heure depuis le 1<sup>er</sup> octobre (merci l'euro). Places plus chères, plus rares : on galère pour se garer. La mairie assume"

<sup>904</sup> "Par "paratransit" ou transports semi-collectifs on se réfère à un ensemble de modes de transports, à des formes d'organisation et à une gamme de services de nature essentiellement intermédiaire entre ces deux formes traditionnelles dominantes : les transports individuels automobiles et les transports collectifs. Par rapport aux formes de transports classiques, institutionnalisés et étroitement réglementés, les transports semi-collectifs font souvent figure de transports parallèles, artisanaux ou même pirates, selon les points de vue. L'appellation "transport semi-collectif" recouvre donc un ensemble flou où la variété des solutions adoptées, des expérimentations, des réussites et des échecs est inévitablement élevée, ainsi que le reflète la soudaine abondance de publications consacrées à ce sujet. La nature "intermédiaire" de ces modes de transport, le caractère souvent expérimental de nombreux systèmes développés dans les pays industrialisés et l'étonnante richesse et variété des services offerts dans les pays en voie de développement compliquent singulièrement toute définition et classification de ces transports" : **BOVY Ph. H. / KRAYENBUHL V.**, "Rapport introductif", in **CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports semi-collectifs*, CEMT, table ronde 40, Paris, 1978, 185 pages, pp. 5-56 ; pp. 9-10

de la demande. Si la réflexion sur ce type de dessertes est relativement ancienne, généralement la fin des années 1970, peu d'expériences ont été menées dans l'agglomération lilloise. Mais, ce type de transport s'intègre parfaitement dans la logique du PDU : *"le transport semi-collectif ne saurait être appréhendé comme un élément isolé, indépendant du système de transport existant en se surajoutant simplement à celui-ci. Il doit être conçu comme un complément du transport public traditionnel et non comme un concurrent. En effet, les changements constatés dans la demande de déplacement exigent, en réalité, un remodelage de la totalité des transports offerts et une nouvelle approche du système de transport dans son ensemble. C'est dans le cadre de cette démarche globale, adaptée aux besoins et non pas figée par rapport à l'organisation existante qu'il importe d'étudier l'instauration de systèmes semi-collectifs de transport, en mettant en évidence les interactions entre les différents services de transport. (...) Le transport semi-collectif doit être conçu comme un assouplissement, une adaptation et une extension du transport public permettant de resserrer dans des conditions relativement économiques le maillage de celui-ci et s'inscrivant dans un remodelage général du système de transport comportant désormais à la fois des systèmes rigides et des systèmes souples pour faire face à des besoins de plus en plus diversifiés"* <sup>905</sup>.

Quant aux autres modes urbains, l'augmentation de l'offre sera réalisée par augmentation du nombre de voitures par rame sur la ligne 1, et par l'accentuation des fréquences sur la ligne 2 et sur le tramway moderne. En fait, en 2000, ce sont déjà 80% des déplacements en transport en commun communautaires qui s'effectue aux moyens de véhicules propres (puisque métro et tramway fonctionnent à l'électricité).

### ***PDU et transport ferroviaire***

---

La communauté urbaine n'est pas la seule concernée par l'optimisation des transports existants, puisque le mode ferroviaire est mis en exergue. Le PDU intègre pour la majeure partie, l'idée d'une utilisation accrue du mode ferroviaire (qui dépend conjointement de la SNCF et de la Région Nord-Pas-de-Calais).

Dans un premier temps, le cadencement des lignes TER, à l'image de la liaison Lille-Valenciennes (un train toutes les 20 minutes en heures de pointe et 30 mn en heure creuse), pourrait être étendue, par la région, à trois lignes radiales à partir de Lille, vers, Armentières -

---

<sup>905</sup> **RATHERY Alain**, "Les transports semi-collectifs : l'approche européenne", rapport de base 3(a) (résumé de la table ronde n°40 de la Conférence Européenne des Ministres des transports), in **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 63-88, page 72

Hazebrouck, La Bassée – Béthune, Seclin – Douai – Arras. De nouveaux trains directs et semi-directs pourraient aussi voir le jour. Le cadencement sera accompagné d'une politique de réduction du nombre des passages à niveau en milieu urbain (en priorité Armentières, Roubaix et Loos). Les liaisons transfrontalières vers Mouscron - Kortrijk, et Tournai devraient être renforcées, et l'intégration tarifaire encore facilitée par l'arrivée de l'€uro.

De plus, pour Paul Astier, "le PDU donne enfin à la Communauté urbaine, autorité organisatrice du transport, autorité vis-à-vis de toutes les activités de transport, mais aussi, par rapport à la SNCF, la capacité de dire : " je vous demande d'étudier, ce que j'appelle un Transport Express Métropolitain (TEM) partant de ce réseau en étoile qui est riche et qui était menacé à certains endroits de disparition. Faites moi donc une desserte cadencée intra-métropolitaine avec vos infrastructures " " <sup>906</sup> : une transcription lilloise de ce que peut être le RER parisien. Car si la LOTI donne compétence à la région pour les transports ferroviaires régionaux de voyageurs, le texte reste relativement flou quant aux lignes incluses dans un PTU. La séparation juridique entre SNCF et RFF (infrastructures), et l'ouverture à la concurrence européenne du rail <sup>907</sup>, pourraient permettre, à terme, à une société mandatée par la communauté, autre que la SNCF, d'exploiter un service ferroviaire sur son territoire.

Par ailleurs, le rachat par une filiale de la SNCF (SNCF Participations) de la compagnie privée qui gère le réseau lillois (bus, tramway, métro), en 2000, est de nature à renforcer aussi la cohésion entre réseau ferré et communautaire, et de faciliter les discussions pour la mise en place du TEM : "La SNCF vient de conclure un accord avec le groupe BNP / Paribas pour le rachat des actions de VIA GTI dont le groupe bancaire détient actuellement 67%. Cet accord a été conclu en accord avec CGEA Transport, actionnaire de VIA GTI à hauteur de 12%. (...) La SNCF, qui souhaite être l'actionnaire de référence de VIA et son "partenaire industriel", ne détiendra à terme, pas plus de 35 à 40% des actions. (...) Pour Michel Cornil [directeur général du nouveau groupe], "cette opération se situe à un moment clé du développement de notre métier. Le marché des déplacements doit être approché sur des zones de plus en plus vastes. Après avoir conquis les centres-villes, puis les première, seconde et troisième couronne, on parle maintenant de quatrième couronne à plus de 40km des centres-villes. Sur ces marchés le ferroviaire a de nombreux atouts. Cet accord nous permettra de nous inscrire dans une recherche plus efficace de complémentarité entre la route et le rail". Autre argument fort, l'évolution des structures institutionnelles : "les régions sont de plus en plus intéressées par le transport public et sont prêtes dans de nombreux cas à coopérer avec les autorités organisatrices urbaines et les départements" " <sup>908</sup>.

<sup>906</sup> INGELAERE Raynald (2000-6), Entretien avec Monsieur Paul Astier (GADEC), *op. cit.*

<sup>907</sup> Pour lors, l'ouverture à la concurrence concerne uniquement les dessertes internationales

<sup>908</sup> VIENNET Robert (1999), "Rachat de VIA GTI par la SNCF : Développer une politique d'intermodalité et accélérer l'internationalisation", in *Transport Public*, n°986, novembre 1999, page 22 ; Cf. aussi : VIENNET Robert (1999-2), "Rachat de VIA GTI : En attente d'avis du conseil d'Etat", in *Transport Public*, n°987, décembre 1999

Bernard Carton, président du syndicat mixte des transports, espère quant à lui que le mouvement observé dans le domaine des transporteurs va permettre une meilleure prise en compte du travail engagé sur l'intermodalité et ajoute : *"Nous ne voyons pas cela du tout d'un mauvais œil. Et je sais entre autres choses, que du côté de la SNCF, on fait passer des messages selon lesquels tout ce qui concernera l'intermodalité ne se fera pas nécessairement avec un cloisonnement ou chacun cherchera à rechercher à regarder les bénéfices qu'il tire d'un certain nombre de projets... bénéfices est un bien grand terme puisque l'on travaille sur un objet qui est déficitaire... mais en tout cas une rentabilité. La SNCF pourra accepter le cas échéant des déficits sur des projets communs menés si d'un autre côté VIA GTI en récupère le bénéfice, et inversement..."*<sup>909</sup>.

Les pôles d'échanges intermodaux seront valorisés et devront permettre de réduire l'engorgement de la gare Lille-Flandres : Villeneuve-d'Ascq – Pont-de-Bois sur la ligne 1 du métro, puis Lille - Porte des Postes (dont la construction vient d'être signée par la SNCF) à la jonction des lignes 1 et 2 du métro. Des parcs-relais (d'échanges voiture – transport collectif), seront progressivement créés ou augmentés en capacité. A terme, ceux-ci devraient être implantés à proximité des terminus de lignes de métro ou des stations intermodales, et autour des principales gares de la communauté.

### ***Transports collectifs et projets à long terme (2006-2015)***

---

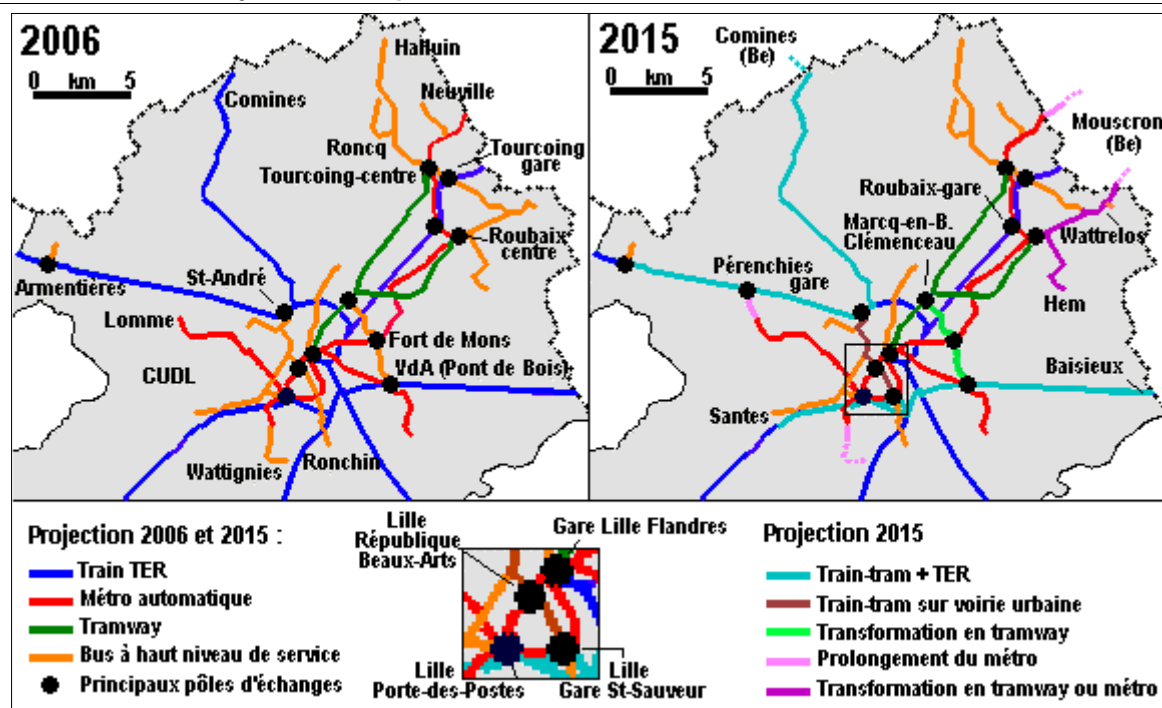
Si le PDU s'attache à définir des objectifs généraux et à convenir de projets applicables avant 2006, il n'écarte pour autant pas l'éventualité de favoriser de nouveaux circuits de transports en site propre à échéance de 2015 (qui est celle du Schéma Directeur). Cette évolution est toutefois conditionnée, aux capacités financières de la communauté urbaine (et de la résorption partielle de la dette "métro"), à l'action des autres collectivités locales (la région notamment), et à l'évaluation des lignes d'autobus à haut niveau de service, en particulier.

Ainsi, le PDU prévoit le prolongement des lignes de métro inscrites au schéma directeur de l'agglomération. La ligne 2 atteindrait, à son extrémité Ouest un nouveau pôle d'échange à Pérenchies gare, tandis qu'elle passerait la frontière vers Mouscron (Be), si les autorités wallonnes (régionale ou municipales), le désiraient et la finançaient. Sur la ligne 1, cette fois, Wattignies, au sud-ouest pourrait être desservie, tandis qu'au sud-est, la discussion est ouverte pour la liaison de l'aéroport de Lesquin (une autre possibilité est celle d'une desserte ferroviaire classique et/ou TGV).

---

<sup>909</sup> INGELAERE Raynald (2000-1), Entretien avec Monsieur Bernard Carton (PS), *op. cit.*

Carte n°54  
Projets de transports collectifs du PDU, à l'horizon 2006 et 2015



Le PDU développe aussi une volonté de création de lignes de "tram-train" qui circuleraient pour partie sur le réseau ferroviaire RFF, et sur voirie urbaine, à l'image de l'expérience menée à Karlsruhe (Allemagne) : "L'agglomération de Karlsruhe offre plusieurs lignes de tram-train aux citadins du centre et de la périphérie jusqu'à 30 ou 40 kilomètres à la ronde. La tarification, les horaires, les correspondances et le matériel ont été conçus dans le cadre d'un partenariat entre les différentes collectivités territoriales, mais aussi entre des exploitants aussi différents que le réseau urbain et la compagnie de chemin de fer allemande, la Deutsche Bahn. Le résultat : l'offre de transport public est cohérente pour les utilisateurs sur un vaste territoire qui correspond à l'aire d'influence et d'attraction de la ville-centre" <sup>910</sup>. Quatre liaisons "tram-train" seraient mises à l'étude : deux sections en provenance d'Armentières et de Comines (voire de Comines Belgique) vers Saint-André sur chemin de fer ; Saint-André – Lille Gare Saint-Sauveur (actuelle gare de marchandise qui pourrait être totalement ou partiellement abandonnée au profit notamment de la plate-forme multimodale de Dourges en construction à la limite des départements du Nord et du Pas-de-Calais) sur voies urbaines ; et au départ de la gare Saint-Sauveur, deux sections sur voies ferrées, vers Santes (au sud-ouest de l'agglomération morphologique) et Baisieux, à l'Est de la communauté. L'ensemble de ces circuits permettrait de créer ou de renforcer certains pôles d'échanges intermodaux : Pérenchies Gares (ligne 2 du métro dans l'hypothèse de son prolongement) ; République (ligne 1) ; Saint-Sauveur (à proximité de la ligne 2) ;

<sup>910</sup> LEBRETON Joël / BEAUCIRE Francis, *op. cit.*, page 92

Lille – Porte des Postes (ligne 1 et 2) ; et Villeneuve-d'Ascq Pont-de-Bois (ligne 1). Il autoriserait aussi de désengorger partiellement la station multimodale de la Gare Lille Flandres.

La transformation des lignes de bus à haut niveau de service est, elle aussi, envisagée. Elle entrerait dans le cadre de trois projets bien différenciés et toutes ne seraient pas concernées. La liaison transversale Marcq-en-Barœul / Mons-en-Barœul / Villeneuve-d'Ascq qui relie les lignes 1 et 2 du métro et le tronçon commun du tramway du Grand Boulevard, pourrait faire l'objet d'un aménagement en SLR. Si le schéma directeur prévoit une liaison par métro entre Roubaix centre et Wattlelos et Hem, le PDU envisage la transformation des lignes de bus en réseau de surface en site propre, de type tramway. Enfin, à défaut de l'ouverture d'une ligne de tram-train, mais le document adopté n'est pas explicite, un SLR pourrait joindre Ronchin (via Saint-Sauveur) à Saint-André gare, voire aussi Lambersart.

### ***Les autres enjeux du PDU***

---

Outre des objectifs en matière de qualité de l'air (référence au plan de protection de l'atmosphère dont l'élaboration est conduite par le préfet), de réduction du nombre des accidents de la circulation, de la pollution atmosphérique ou sonore, liés souvent à l'usage de l'automobile, la communauté prévoit l'articulation des différents documents d'urbanisme, - et notamment le POS<sup>911</sup> en révision pour l'inscription de réserves foncières ou la limitation de la suburbanisation -, et d'aménagement (Schémas directeurs).

L'établissement public entend "imposer" son PDU aux différentes opérations d'urbanisme (dont le Grand Projet de Ville), de développement économique (Euralille 2, Eurasanté...), de voirie (nouvelles ou modifiées), grâce à la généralisation de micro-PDU à grande échelle (celle du quartier par exemple) : *"La charte vise à développer une collaboration entre les services communautaires directement concernés (Exploitation des Transports Collectifs, Voirie Infrastructures Circulation, Urbanisme et Aménagement, Ville Renouvelée, Mission PDU...), une collaboration avec les bureaux d'étude, les services des maîtres d'ouvrage publics, les investisseurs privés et entre les différentes institutions. L'objet n'est pas d'élaborer a priori une méthode précise pour réaliser une étude de voirie ou d'aménagement qui soit conforme avec les préconisations du PDU. Le but est bien de construire une méthode en concertation et en collaboration avec les services concernés par ces études"*<sup>912</sup>.

---

<sup>911</sup> En vertu de la loi SRU (relative à la solidarité et au renouvellement urbain), les plan d'occupation des sols (POS) deviennent des plans locaux d'urbanisme (PLU)

<sup>912</sup> **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-5)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte micro-PDU*, LMCU, juin 1999, 16 pages, page 7

Et l'objectif de concertation se retrouve aussi dans la volonté d'une coopération accrue avec les territoires périphériques de la communauté urbaine : avec la Belgique d'une part, et le reste de l'arrondissement d'autre part. La création des schémas de cohérence territoriale créés par la loi SRU,- ou loi Gayssot -, sont de nature à renforcer les relations entre la communauté urbaine et les communautés de communes adjacentes de l'arrondissement de Lille, tandis que la transformation de la COPIT en association de loi 1901 et l'inscription de la problématique des déplacements dans ses statuts, pourrait associer plus étroitement le versant belge de la métropole aux politiques qui sont menées sur le versant français.

En somme, le plan de déplacements urbains de la métropole lilloise, devient un document de référence en matière de politique urbaine, d'agglomération, dans ce sens qu'il dépasse définitivement le seul cadre du transport (individuel ou collectif). Il est, symboliquement au moins, au centre de la "transversalisation" des politiques de LMCU. Il a permis d'associer par ailleurs les différents acteurs institutionnels et privés (associations), cette démarche originale renforçant encore le poids des observations et des objectifs qu'il contient. Il est l'aboutissement donc d'une démarche volontariste des élus locaux, qui désormais doivent faire en sorte de le concrétiser. Son financement apparaît comme raisonnable puisque l'objectif est de mieux faire la ville, en incluant un certain nombre de critères qualitatifs, dans les dépenses régulièrement affectées aux différents domaines d'intervention (la voirie notamment). Le PDU permet de renforcer les financements de certaines politiques déjà prises en compte (comme la lutte contre le bruit).

Mais la majorité des dépenses prévisionnelles dépend notamment de l'axe 2, un système de transport public de qualité : (1) Sommes inscrites au contrat de plan Etat Région, tous financeurs : ■ Création ou amélioration des pôles d'échanges : 200 à 250 MF (30,49 à 38,11 M€) ; ■ Création ou amélioration des parcs d'échanges : 30 MF (4,57 M€) ; ■ Etudes et acquisitions foncières pour la réalisation de lignes de transports en commun de surface en site propre : 20 MF (3,05 M€). (2) Réalisations prises en charges par LMCU en fonction des aides financières obtenues : ■ Augmentation de l'offre du métro : 700 à 800 MF (106,71 à 121,96 M€), contrebalancés par des recettes supplémentaires ; ■ Augmentation du parc autobus et nouveau dépôt : 300 MF (45,73 M€) ; ■ Mise en service de la billétique, monétique : 200 MF (30,49 M€) ; ■ Développement de l'information multimodale : 30 à 50 MF (4,57 à 7,62 M€).

Pour Paul Astier, le coût du PDU fait que la communauté urbaine de Lille ne "brassera" pas autant de milliards qu'à Lyon (construction d'un tramway), mais que le travail qui y sera accompli sera au moins, sinon plus important que partout ailleurs, car elle entame un travail minutieux, ambitieux mais réaliste, à toutes les échelles des déplacements. Pour Annette Darnel, conseillère communautaire depuis 1989,



devenue en 2001, après le renouvellement du Conseil, vice-présidente de LMCU chargée du stationnement, il n'y avait pas d'urgence à faire le PDU de Lille, car la situation était moins critique que dans d'autres agglomérations, ce qui n'empêche pas que la réflexion qui a été menée était indispensable et a abouti sur une nouvelle manière de faire la ville, une nouvelle "philosophie". Pour elle, désormais, *"il faudrait que les gens se l'approprient. (...) Ce n'est pas qu'une question de finance, c'est une question d'intégration à la vie de la commune. Cela ne coûte pas toujours plus cher de faire bien les choses, et en ayant pensé transversalité. Si déjà on dépense bien dans les actions de voirie, de mise en place de réseaux, de refonte de circuits, si déjà on le fait en ayant intégré le PDU, ce serait une bonne chose. Le PDU n'est pas quelque chose qui arrive "tout cuit". (...) Malheureusement, l'idée ne s'insinue pas parmi les maires que je côtoie. Mais c'est parce qu'ils ne sont pas dans l'urgence, toutefois, à force de taper le clou... ! (...) Je crois que cela va venir, même si ce n'est pas leur priorité maintenant. Cela ne veut pas dire qu'ils ne vont pas le prendre en compte"*<sup>913</sup>.

### 2.3.2.

#### TRANSPORTS INTERURBAINS ET TRANSFERTS MODAUX DANS LE NORD

---

Le plan de déplacements urbains est, en soi certes, une avancée considérable sur la prise en compte de la nécessité de placer au centre des préoccupations le développement des transports en commun d'une part, mais aussi d'une complémentarité modale à l'échelle de la Métropole lilloise d'autre part. Mais la communauté urbaine, qui a autorité sur son territoire, n'est pas la seule institution à avoir pris en compte cette obligation. La région Nord-Pas-de-Calais et le département du Nord, à leur échelle, ont eux aussi, compris les implications d'une meilleure organisation des transports, leur complémentarité et de leur intégration. En effet, le transport ferroviaire, dont un important volet apparaît dans le PDU, fait dès le milieu des années 1990, l'objet d'un important travail au siège de la Région, tandis que les transports interurbains (sur route) dans le Nord connaissent une profonde réorganisation en 2000.

##### 2.3.2.1. REGION NORD-PAS-DE-CALAIS :

##### UN SCHEMA MULTIMODAL DE TRANSPORT

---

Le schéma régional multimodal de voyageur, signé en 1995, s'applique à chercher les voies de la complémentarité avec les réseaux urbains car le seul pôle multimodal repéré dans la Région reste la gare de Lille Flandres. Dans les autres villes du territoire, la gare, ne constitue pas un

---

<sup>913</sup> **INGELAERE Raynald (2000-5)**, Entretien avec Madame Annette Darnel (INTERGROUPE) (adjoindé au maire de Marcq-en-Baroeul, conseillère communautaire), en mairie de Marcq-en-Baroeul, le vendredi 10 mars 2000

des nœuds du réseau d'autobus, mais un arrêt sur certains circuits. Il reprend dans les grandes lignes les grands principes des deux années précédentes (convention de gestion Région / SNCF de 1993 et IV<sup>e</sup> plan régional, 1994-1998), et présente les grandes orientations du système ferroviaire à l'horizon 2010. Ce schéma est d'autant plus important pour la métropole lilloise que la majorité des lignes du réseau aboutissent à la gare de Lille Flandres (une des premières gares TER de Province) et qu'elle dispose plus de 50 gares ou points d'arrêt.

### **Une action sur les dessertes et les infrastructures ferroviaires**

Les lignes TER sont classées en quatre catégories selon leur fréquentation et l'offre de trains, et les orientations prises, entendues par sous-régions : littorale ; aire centrale urbaine (qui comprend la métropole lilloise, le bassin minier de Béthune à Valenciennes, Arras et Cambrai) ; bassin de la Sambre (Aulnoye - Maubeuge) ; les dessertes rurales ou touristiques (Etaples, Artois, Audomarois, Cambrésis, Avesnois).

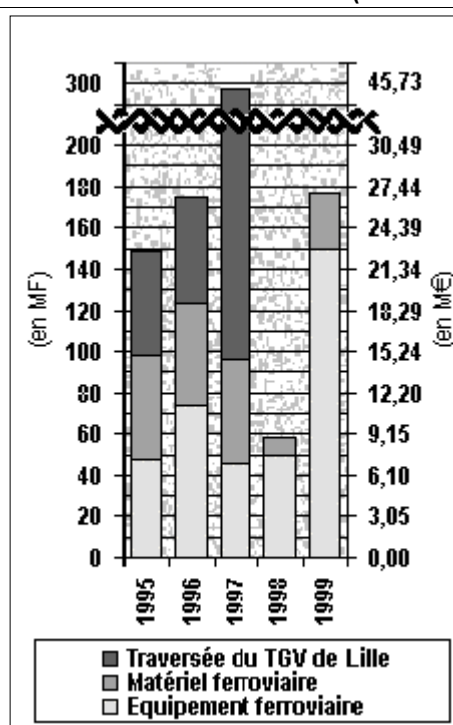
"En ce qui concerne l'amélioration des lignes, les approches faites pour parachever la modernisation du réseau TER entre les services de la Région et ceux de la SNCF aboutissent à un coût financier s'élevant à 1,350 milliards de francs [205,81 M€].

Cette modernisation comprend :

- pour la ligne Béthune-Don-Sainghin, le doublement et l'électrification de la deuxième voie
- pour la ligne Arras-Etaples, la modernisation de la voie pour une vitesse de base de 140 km/h
- la création d'une troisième voie entre Douai et Ostricourt
- les électrifications de Saint-Pol-Béthune, Calais - Dunkerque, Ascq – Orchies
- la réouverture de la ligne Bruay-Bully [sur des voies à vocation industrielle]
- la modernisation de l'accessibilité à la zone de Douai (...).

A propos de ce programme, il faut avoir à l'esprit que le IX<sup>e</sup> Plan a réservé 450 MF [68,6 M€]

**Figure n°136**  
Participation financière de la région aux investissements ferroviaires (1995-99)



**NB** : les éléments fournis par les services financiers de la Région, avant 1995, ne permettent pas de distinguer les dépenses ferroviaires, des dépenses générales du volet "transport et infrastructures";  
**Sources** : Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, comptes administratifs (1995-1999);

*hors financements européens, pour les seuls investissements d'infrastructure" 914.*

La rénovation des gares engagée en 1995, concerne le cadre bâti, mais aussi la réalisation de passerelles ou de souterrains de manière à sécuriser la traversée des voies, et se déroule selon une logique d'axes, dans un souci de cohérence d'image, de fréquentation et d'urgence : Lille – Valenciennes – Aulnoye – Jeumont / Hirson (16 gares achevées en juin 1997, 14 en travaux) ; Lille – Lens (travaux dans 15 gares entamés à l'automne 1997) ; Lille – Hazebrouck – Calais / Dunkerque (mise en travaux de 12 gares en novembre 1999 et de 6 autres à l'automne 2000)... Parallèlement à l'action de la Région, la communauté urbaine de Lille prévoit sur son territoire (inscription au PDU) la création de parcs de stationnement à proximité des plus fréquentées d'entre elles.

La volonté de dessertes inter-régionales ou internationales aboutit en 1995, à la mise en place d'une tarification unique sur les liaisons de Lille vers Tournai et Courtrai. Viennent ensuite des liaisons TER vers Gand, Antwerpen (Anvers), Oostende (Ostende), Mons, Charleroi, Bruxelles. Une série d'ententes avec les régions limitrophes permet ensuite de développer des liaisons entre Boulogne et Abbeville - Amiens ; Lille et Amiens, Rouen, Saint-Quentin, Laon, Reims ; Jeumont - Paris (Gare du Nord).

**Figure n°137**  
**Villes hors région Nord-Pas-de-Calais desservies par TER au départ de Lille (1998-1999)**

Villes de Destination hors région Nord-Pas-de-Calais (au départ de Lille)	Via	ALLERS Jours de semaine	Amplitude horaire (au départ)		RETOURS Jours de semaine	Amplitude horaire (au départ)		Durée (1)
AMIENS (Picardie)	Arras	4	6h30	13h	6	6h00	18h00	1h30'
ANTWERPEN (Be – Flandres)	Tourcoing	11	7h00	22h00	11	5h00	21h00	1h50'
BRUXELLES (Be) (2)	Baisieux	5	6h30	18h00	7	5h00	18h30	1h40'
GENT (Be -Flandres)	Tourcoing	12	7h00	23h00	11	6h00	22h00	1h00'
KORTRIJK (Be - Flandres)	Tourcoing	16	7h00	23h00	14	6h15	22h30	45'
LIEGE (Be – Wallonie)	Baisieux	10	8h45	21h45	13	5h45	18h45	2h30'
MONS (Be - Wallonie)	Baisieux	12	7h00	21h45	14	6h00	20h30	45'-60'
MOUSCRON (Be – Wallonie)	Tourcoing	17	7h00	23h00	18	6h20	22h30	30'
OOSTENDE (Be – Flandres)	Tourcoing	4	9h00	21h00	4	7h00	19h00	1h40'
REIMS (Champagne-Ardennes)	Busigny	1	8h00	-	2	6h30	15h	3h00'
ROUEN (Normandie)	Arras	1	6h30	-	2	7h00	18h00	2h45'
SAINT-QUENTIN (Picardie) (3)	Busigny	6	6h30	19h00	6	5h45	18h15	2h00'
TOURNAI (Be - Wallonie)	Baisieux	20	6h30	22h00	22	6h15	21h00	30'-40'

(1) durée moyenne du parcours (variation entre trains semi-directs et omnibus) ; (2) dans la majeure partie des cas, correspondance en gare de Tournai ; (3) dans la majeure partie des cas, correspondance à Cambrai. **Sources** : SNCF / Région Nord-Pas-de-Calais, Guide régional des transports TER, 1998-1999. **Analyse** : Raynald INGELAERE (1999)

<sup>914</sup> CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1996-1), *op. cit.*, allocution de Bernard Caron, vice-président chargé du TER, page 71

Enfin, la dernière orientation du nouveau plan est, somme toute, la volonté d'intégrer à court terme la technologie de la grande vitesse, pour mettre en pratique une expérimentation de TGV Régionaux (dont les études sont mentionnées dans la convention région / SNCF de 1993) : Boulogne – Calais – Lille - Arras ; Dunkerque – Lille – Arras ; Valenciennes – Lille. Mais la SNCF rechigne à mettre à disposition de la Région Nord-Pas-de-Calais des rames TGV pour fins de circulation en circuits TER.

Le 21 février 1997, deux conventions (avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier) entre Région Nord-Pas-de-Calais et l'Etat d'une part, et la SNCF d'autre part, modifie profondément les rapports de force entre la Région et ses partenaires, ainsi que les circuits de financement. L'expérimentation de la décentralisation, donne à la Région le rôle d'autorité organisatrice. Mais l'expérimentation débouche sur des querelles de chiffres et des relations relativement tendues entre Nord-Pas-de-Calais et SNCF. Malgré cela, un accord est trouvé pour un démarrage de liaisons TER-TGV quotidiennes entre le 28 mai 2000 et le 28 mai 2001. La Région prend en charge son financement, estimé à 17,79 MF (2,72 M€)<sup>915</sup>. Pour autant Daniel Percheron, président du conseil, depuis la démission de Michel Delebarre, réélu maire de Dunkerque et frappé par le cumul de mandat, rappelle que le TER-TGV, s'il est une première en France, doit pour être continué, que les voyageurs l'empruntent et que les rames ne soient pas réquisitionnées en juin 2001 pour le TGV Méditerranée (Marseille). Il reste que la Région Auvergne (présidée par Valéry Giscard d'Estaing) vient d'obtenir l'achat-location de rames pour son réseau ; le Nord-Pas-de-Calais peut donc espérer faire valoir les mêmes droits<sup>916</sup>. Louis Gallois, président de la SNCF annonce, le 23 mai 2001, que les TER-TGV sont maintenus : "*Nous n'étions pas enthousiastes, la Région nous a convaincus, la liaison est pérennisée, l'expérience pourrait même être étendue mais pas ailleurs que dans le Nord-Pas-de-Calais*"<sup>917</sup>, et plus précisément, vers Arras, et Valenciennes.

### ***Intégration tarifaire et information multimodale***

---

Le Nord-Pas-de-Calais veut parfaire l'intégration tarifaire entre le TER et les 13 réseaux urbains de la région. En 1995, deux niveaux de coordination existe sur la région. Le titre combiné "abonnement de travail" permet l'usage cumulé du réseau TER et d'un réseau urbain (la Région compense la réduction offerte sur l'abonnement urbain) ; ce titre ne connaît un succès que pour Lille et Douai (départ ou destination). Le "Ticket +" (hebdomadaire ou mensuel) offre une libre

---

<sup>915</sup> CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (2000), *Procès verbaux des séances du conseil régional*, séance plénière du 27 avril 2000

<sup>916</sup> CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (2000-1), *Procès verbaux des séances du conseil régional*, séance plénière des 29-30 juin 2000

<sup>917</sup> VOIX DU NORD (La), mercredi 23 mai 2001, "croissance et projet lillois pour la SNCF"

circulation sur le territoire de la communauté urbaine de Lille (quel que soit le réseau utilisé à l'intérieur du PTU), LMCU versant à la SNCF une compensation pour chaque titre perçu de façon à maintenir la recette TER à son niveau initial d'avant intégration (sur les trajets internes à la communauté) ; une première évaluation de cette intégration démontre que l'usage du "ticket +" dépasse les prévisions.

L'objectif final de la région Nord-Pas-de-Calais est *"la mise en œuvre d'une tarification intégrée globale à l'échelle de la Région (type Carte Orange [du réseau parisien]) permettant de se déplacer avec un seul et même titre sur le réseau régional (sur une liaison donnée) et au moins deux réseaux urbains. Cette disposition doit être étudiée dès 1996 pour en définir les conditions de faisabilité (type de produit, technologie, processus de commercialisation, hypothèse de prise en charge financière, évaluation des compensations...)"*<sup>918</sup>. Toutefois, cette réalisation se heurte à quatre niveaux principaux : les rapports que la région entretient avec les différentes autorités urbaines ; la volonté politique de AOTU de favoriser un transport combiné qui dépend largement du niveau de service ferroviaire qui dessert leur agglomération ; les écarts tarifaires (tarif plein, réduit...) ainsi que les modalités d'exploitation (unitaires ou par zones) entre les différents réseaux urbains ; et la mise en place d'une tarification par liaison, entendu que celle-ci peut nécessiter l'emploi de plusieurs lignes TER. Il faut par ailleurs ajouter que cette intégration tarifaire peut aussi concerner les transports interurbains de voyageurs sur route (Arc-en-ciel pour le Nord et Colvert pour le Pas-de-Calais) dont certaines lignes se rabattent sur le chemin de fer.

Cette intégration tarifaire peut apparaître comme nécessaire pour développer l'attractivité du TER Nord-Pas-de-Calais et le caractère intermodal des déplacements entre les pôles urbains de la région. Toutefois, l'information multimodale, doit aussi, devenir une priorité pour les différents acteurs des transports collectifs. L'usager a droit à une information dynamique (retard éventuel, temps d'attente, correspondances...), ou statique (plages horaires, plans de réseaux, guides pratiques, signalétique de direction...), adapté à ses besoins de déplacements, pour faciliter, ou un choix modal, ou un transfert modal : l'affichage des correspondances entre réseaux d'autobus urbains et trains TER, peut par exemple, non seulement, être une aide précieuse à l'usager de ces modes, mais de plus conforter le transport public comme un système "unique" ou cohérent, comme un tout, qui peut à terme, connaître une attractivité renouvelée auprès des non-usagers.

Le PDU de Lille Métropole rappelle dans ce cadre qu' *"un programme de développement de l'intermodalité des transports collectifs a été engagé [sur son territoire] entre la*

---

<sup>918</sup> REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1995-3), *Schéma régional multimodal de voyageurs – rapport de propositions*, février 1995, 24 pages, page 20

*Communauté Urbaine, le Département et la Région, qui assurent le cofinancement des études, et en ont confié la gestion du Syndicat Mixte des Transports. La refonte de la tarification et l'intégration tarifaire des transports collectifs sont des axes importants de ce programme"*<sup>919</sup>. Cette coopération entre les trois grandes AOT qui interagissent sur la Métropole lilloise concerne aussi l'information multimodale. La volonté de ses élus régionaux et la politique TER menée (en région et sur l'agglomération lilloise) dans une logique de coopération et d'intermodalité, font que l'intégration du mode ferroviaire dans le plan de déplacements urbains de la Métropole, étaient sinon aisée, au moins facilitée. Et si l'institution régionale, ne fait pas partie encore du syndicat mixte des transports de la communauté urbaine, sa participation pourrait devenir incontournable dans la mesure où le rôle qu'elle est amenée à jouer de par l'application du PDU est de premier ordre.

Bernard Carton, le président du SMT, voit d'ailleurs dans la possible intégration de la Région au sein du syndicat mixte, un moyen supplémentaire pour renforcer la complémentarité et l'articulation des différents modes collectifs : *"Aujourd'hui, le syndicat mixte assume également la volonté de travailler en commun avec d'autres modes de transport, notamment la SNCF, et le Conseil Régional, pour trouver une intermodalité dans nos modes. Nous pilotons ces projets. Nous réfléchissons actuellement sur tous les lieux, les pôles d'échanges, que nous pourrions constituer pour améliorer cette intermodalité. Nous réfléchissons aussi aux possibilités de tarification intégrée pour l'ensemble des projets. Ce sont là des thèmes importants"*<sup>920</sup>.

En somme, la perspective d'une réelle intégration régionale (et intra-urbaine) entre systèmes ferroviaires et urbains (ou suburbains), tant tarifaire que promotionnelle ou informationnelle, permettrait de donner un accès facilité à plus de 70% de la population du Nord-Pas-de-Calais (population comprise dans les 13 PTU) aux différents modes de transports collectifs proposés.

### **2.3.2.2. DEPARTEMENT DU NORD :**

#### **UN SCHEMA INTERMODAL DE TRANSPORT**

---

La fin de l'échéance du conventionnement des lignes départementales (par décret du mois d'avril 1988) est le départ d'une remise en question du schéma départemental de septembre 1982. Si dans un premier temps, le Conseil Général du Nord décide la reconduction provisoire de toutes les lignes du schéma, il commande une série d'études de manière à asseoir le nouveau plan

---

<sup>919</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-6), *op. cit.*, page 31

<sup>920</sup> INGELAERE Raynald (2000-, Entretien avec Monsieur Bernard Carton (PS) (Conseiller Municipal de Roubaix, Conseiller Communautaire, président du syndicat mixte des transports), au siège de la SA HLM du Département du Nord (Villeneuve-d'Ascq), le mercredi 26 janvier 2000

départemental sur les besoins réels et attendus des Nordistes usagers de son réseau. Les premières enquêtes, basées sur les habitudes de déplacements des navetteurs et des usagers scolaires tous modes confondus et l'attraction des équipements du département (commerces, administrations...), poussent les services techniques départementaux à envisager un découpage par bassin de vie des relations routières par autocars.

### ***Réorganisation physique du réseau et Intermodalité***

---

*"Au terme d'une réflexion très élaborée, le Département [du Nord] attribue pour dix ans le transport des collégiens du département à sept groupements d'entreprises. Les 50 000 élèves qui utilisent les lignes inter-urbaines (rurales) dans le Nord devraient donc disposer à la rentrée prochaine de cars plus modernes et plus confortables (et sans strapontins <sup>921</sup>), sur un réseau mieux organisé et plus étoffé (9% de km en plus). Mais ce moyen de transport régulier sera aussi proposé aux particuliers. "C'est un nouvel outil d'aménagement du territoire, et un coup de pouce donné aux transports en commun", note le vice-président Paul Raoult [élu PS de l'arrondissement d'Avesnes, chargé des finances et des infrastructures routières]" <sup>922</sup>.*

Le département du Nord, outre les six PTU (Dunkerque, Lille, Douai, Cambrai, Valenciennes, Maubeuge), est donc découpé en sept bassins de transports. Ces derniers tiennent moins compte des limites administratives des arrondissements que des organisations municipales en intercommunalités (communautés de communes notamment), qui reflètent mieux les nouvelles réalités des déplacements <sup>923</sup>. Adopté en mars 2000, le nouveau schéma entre en application le 26 août 2000.

A chaque bassin de transport correspond un "pool" de caristes, associés pour l'exploitation de l'ensemble des lignes qui dépendent de leur secteur. Le réseau départemental, Arc-en-Ciel, repose sur un réseau de lignes structurantes assurant la liaison entre les principaux pôles économiques du département, tandis que des lignes locales assure les relations entre les municipalités des différents cantons et les pôles d'attraction principaux les plus proches. Toutes les municipalités (hors PTU) sont ainsi desservies au moins par un service (aller – retour) par jour ouvrable.

---

<sup>921</sup> Obligation légale applicable au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2003

<sup>922</sup> **NORD ECLAIR**, mardi 28 mars 2000, "lignes inter-urbaines : un réseau plus étoffé et mieux organisé dans le Nord"

<sup>923</sup> La création des communautés d'agglomération de la Porte du Hainaut (Saint-Amand-les-Eaux) et de Valenciennes Agglo (Valenciennes), au 1<sup>er</sup> janvier 2001, pourrait induire l'extension du PTU de Valenciennes à l'ensemble des communes des deux EPCI ; l'extension du PTU de Douai aux communes membres de la CA de Douai peut aussi être envisagée depuis son entrée en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 2002

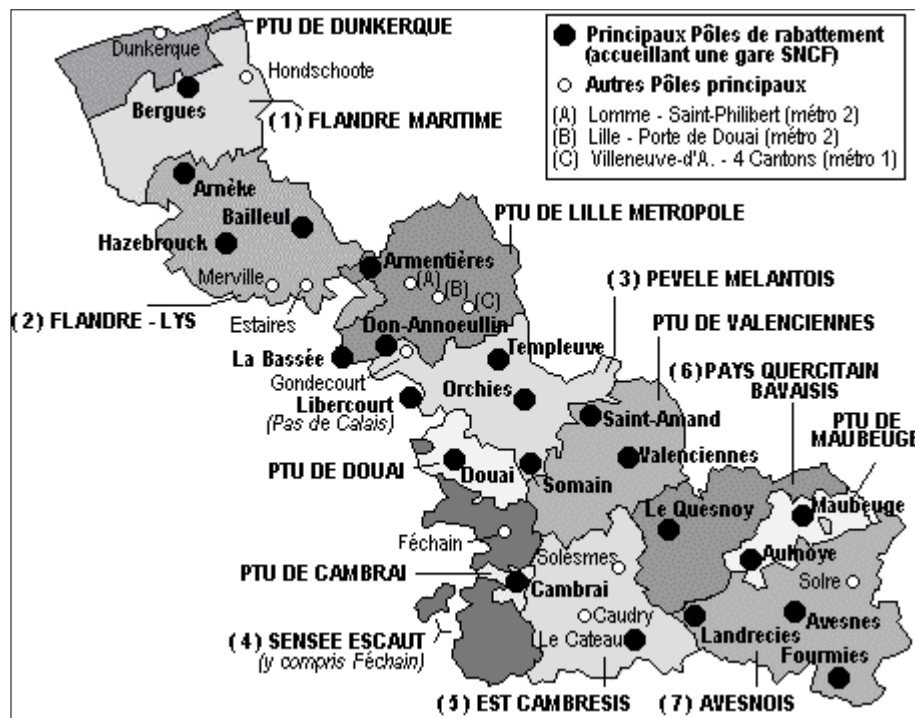
Les lignes régulières ont été aménagées de façon à desservir les établissements scolaires du département. L'intégration, dans la mesure du possible, des circuits spéciaux scolaires aux lignes régulières, outre qu'elle renforce la rentabilité de ces dernières (condition nécessaire pour les entreprises privées du fait de la fin des services conventionnés à garanties de recettes, même si le Département intervient toujours en matière de compensation tarifaire pour les effectifs scolaires subventionnés), permet une économie substantielle pour le département. Dans les PTU, les accords passés entre le Département et les AOTU, permettent l'intégration progressive des circuits spéciaux aux circuits urbains ou suburbains. C'est par exemple le cas à Lille, où il ne reste à l'aube de l'an 2000, qu'une poignée de dessertes spécifiquement scolaires.

**Figure n°138**  
**Caractéristiques des bassins de transport du département du Nord (2000)**

	Numéro de bassin							total
	1	2	3	4	5	6	7	
<b>Km² (environ)</b>	500	720	530	390	600	450	750	<b>3 940</b>
<b>Population (environ)</b>	55 000	120 000	155 000	50 000	92 000	45 000	75 000	<b>592 000</b>
<b>Etablissements scolaires</b>	25	35	20	12	30	12	25	<b>159</b>
<b>Entreprises exploitantes</b>	8	11	20	9	9	8	8	<b>73 (1)</b>
<b>Lignes interurbaines</b>	13	15	35	13	18	14	18	<b>125</b>
<b>Autocars</b>	80	116	189	60	70	55	55	<b>625</b>
<b>Heures de conduite</b>	94 973	75 015	215 000	75 832	109 561	82 355	91 392	<b>744 128</b>
<b>km / an (en millions)</b>	2,531	2,652	5,481	2,080	2,851	2,069	2,131	<b>19,795</b>

(1) en raison de la présence de certaines entreprises dans plusieurs groupements délégataires, le nombre d'entreprises exploitantes est en fait de 47. **Sources** : Conseil Général du Nord

**Carte n°55**  
**Schéma départemental simplifié des transports interurbains de voyageurs du Nord (2000)**



**Carte** : INGELAERE Raynald ; **Sources** : CONSEIL GENERAL DU NORD (2000-1)



L'intermodalité et la complémentarité des modes de transports figure comme les objectifs principaux du nouveau schéma. Nombre de lignes départementales desservent ou aboutissent à des pôles ferroviaires et sont mises en relation avec les dessertes TER de la Région, même si l'articulation entre les deux modes souffre d'incompatibilités (correspondances). Dans les Périmètres des Transports Urbains, la focalisation des lignes départementales sur certains *hub* urbains, permet un meilleur transfert modal. Dans le cas de la métropole lilloise, les lignes du département s'articulent notamment autour de trois points majeurs (Lomme – Saint-Philibert, Lille - Porte de Douai et Villeneuve-d'Ascq - Quatre Cantons) desservis par le métro automatique, ce qui permet d'éviter un encombrement excessif du centre de Lille.

### ***Réforme tarifaire et essais intégration***

---

Lors de l'élaboration de cette tarification, les services techniques départementaux affichaient deux ambitions : *"l'application de ce nouveau dispositif se traduira par une baisse sensible des tarifs par rapport à ceux en vigueur (...), notamment pour les trajets les plus longs. La baisse des tarifs est un facteur social que le Département doit mettre en avant dans la promotion du nouveau réseau. En effet, le nouveau dispositif devrait permettre à une clientèle plus nombreuse d'accéder au réseau de transport collectif"*<sup>924</sup>. Cette notion de facteur social, s'intègre parfaitement aux missions confiées à la collectivité par les lois de décentralisation (dont le RMI...).

Parallèlement à cette réorganisation physique du réseau, le conseil général du Nord décide donc une harmonisation tarifaire, du fait des fortes disparités qui pouvaient exister dans le schéma précédent, les compagnies exploitantes des lignes non subventionnées étant libres de fixer leurs tarifs.

Les bassins de transports sont subdivisés en alvéoles de 4,5 kilomètres de côté (comprenant dès lors une ou plusieurs communes), le prix du voyage étant calculé en fonction du nombre d'alvéoles parcourus par l'utilisateur : jusqu'à deux alvéoles il en coûtera 6,60 francs (1€ au 1<sup>er</sup> janvier 2002) ; entre trois et quatre alvéoles, 10 francs (1,50€) ; et cinq alvéoles ou plus, 13,20 francs (2€). Le département propose aussi des tarifs par carnets (réduction de 15%), et abonnements hebdomadaire, mensuel, ou annuel. Pour aider l'utilisateur, des grilles de lecture sont mises à disposition par les groupements de transporteurs.

---

<sup>924</sup> Cf. Fiche 2, *La nouvelle tarification, un instrument au service de la lutte contre l'exclusion*, annexée à **CONSEIL GENERAL DU NORD (1997)**, *op. cit.*

L'intégration tarifaire entre réseau départemental et réseaux urbains ou TER, est une autre ambition du Conseil Général, qui facilite les rabattements de lignes vers les gares ou les nœuds urbains. Si l'intégration tarifaire avec la Région Nord-Pas-de-Calais (TER) n'est pas encore aboutie, le département, participant à la destinée des transports lillois de par le SMT, a poussé à l'intégration tarifaire entre lignes départementales et réseau urbain, moyennant une augmentation de sa participation financière.

En somme, la nouvelle politique mise en place par le département du Nord en 2000, permet une simplification importante de la lecture du réseau, et le développement de la complémentarité entre réseau départemental et les autres modes de transports collectifs : unification des tarifs (sur une base zonale) ; unification des transporteurs et mise en place de groupements de référence qui facilite l'accès à l'information, par bassins ; réorganisation des lignes régulières en fonction des déplacements journaliers, rabattement vers certains pôles intermodaux et intégration des circuits spéciaux scolaires...

Si les services techniques départementaux (et le CTDT) sont en grande partie responsables des orientations prises par le département du Nord en matière de transport, le nouveau schéma est aussi issu d'une négociation avec les transporteurs (dans le cadre de la contractualisation), et les usagers (sondages d'opinion...), et accessoirement avec les établissements publics de coopération intercommunale en charge des transports urbains et la Région Nord-Pas-de-Calais. En ce sens, la démarche du conseil général s'apparente à celle de Lille Métropole pour l'élaboration de son PDU, et aboutit quasiment dans le même temps. Cette dernière démarche observée conforte ainsi l'idée d'une unanimité régionale des différentes AOT, pour réaliser à terme un réseau intégré et cohérent de transports collectifs imbriqués et complémentaires.

### 2.3.3.

#### **LE GRAND MONTREAL ET LA GESTION DES DEPLACEMENTS**

---

La création de l'Agence Métropolitaine de Transport participe à une meilleure prise en compte de l'ensemble des phénomènes liés à la mobilité car son territoire d'action s'étend sur l'ensemble des AOT qui exploitent directement ou indirectement des systèmes de transport collectifs. Dès 1996, et la nomination de son conseil d'administration, l'agence entreprend une série d'études visant à compléter la connaissance des habitudes de déplacement des habitants de la Grande Région de Montréal, déjà cernées pour partie dans les documents du ministère des transports du Québec parus en 1995 : *vers un plan de transport pour la région de Montréal*. Si elle ne dispose que d'une équipe

administrative restreinte, - une vingtaine de personnes (1998) -, elle prend le parti du "faire-faire" pour répondre aux besoins qu'elle exprime. Cela lui permet ainsi de disposer d'une équipe permanente et occasionnelle, diversifiée autant que spécialisée dans les différents domaines qui la concernent.

### 2.3.3.1. LE PLAN STRATEGIQUE DE L'AMT : DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

---

Le plan stratégique de développement du transport métropolitain de novembre 1997, dont sa révision pour 2001-2003, ne constitue pas, à proprement parler, un plan de déplacements urbains, au sens français de l'expression, mais il s'en rapproche sur certains points. Suite à une phase de diagnostic, de consultation et de concertation, l'agence gouvernementale délimite les défis qu'elle aura à remplir pour redresser la situation du transport collectif ainsi que ses priorités et objectifs à l'horizon 2007.

#### *La phase de diagnostic : le recul du transport collectif*

---

Les enquêtes origine-destination réalisées dans le Grand Montréal, par la STCUM entre 1982 et 1987, assistée par le MTQ en 1993, puis commanditées par la suite par l'AMT (1998) et complétées par des analyses prospectives du MTQ (2007-2016), s'apparentent à celles que publie la communauté urbaine de Lille <sup>925</sup>.

---

<sup>925</sup> **Définition du déplacement (MTQ)**: Un déplacement-personne (ou plus généralement un déplacement) se définit comme étant une action entreprise par une personne en vue de se déplacer d'une origine vers une destination pour un motif quelconque sans égard aux modes empruntés pour effectuer ce déplacement. Quand une même personne utilise plusieurs modes de transport pour un déplacement donné, il est possible de comptabiliser ce déplacement autant de fois que de modes différents utilisés pour effectuer le déplacement. On parle alors de déplacements-modes. Sur cette base, un déplacement bimodal automobile-Train, par exemple, constitue deux déplacements-modes mais un seul déplacement-personne. Il va de soi que la somme des déplacements-modes est supérieure au nombre réel de déplacements-personnes, mais l'usage de cette définition permet d'estimer l'utilisation complète de chaque mode de transport et, conséquemment, de calculer une répartition modale vraiment représentative de la proportion des déplacements effectués en tout ou en partie en utilisant le mode considéré.

**Définition des catégories modales (MTQ)** : 1) Automobile : Auto-conducteur incluant moto et Auto-passager ; 2) Transport en commun (TC) : Métro, Autobus STCUM, Autobus STRSM, Autobus STL, Autobus CIT, Train de banlieue ; 3) autres motorisés : Autobus scolaire, Taxi, Transport adapté, Autres autobus.

**Définition de la période de pointe du matin** : Déplacements entre 6 h 00 à 8 h 59. La période de pointe du matin compte tenu du nombre de déplacements produits ou attirés durant cette période (environ 20% en 1993) est considérée comme représentative des déplacements journaliers. Toutefois, les analyses prospectives (Cf. **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1997), Plan de transport de la région de Montréal, Scénario prévisionnel 2016 tendanciel : déplacements des personnes dans la grande région de Montréal dans la grande région de Montréal – résumé – document de travail**, MTQ – service de la modélisation des systèmes de transport, mars 1997, 17 pages) montrent une diminution de cette part relative quotidienne à l'horizon 2016, et pourraient amener à l'abandon de l'utilisation de l'heure de pointe, pour les déplacements 24 heures

**Délimitation géographique** : 1) CUM : Ile de Montréal ; 2) Couronne Nord : Ile Jésus (Ville de Laval) et Rive-Nord dans les limites du territoire d'enquête (celui de la RMRM, progressivement étendu du fait de la suburbanisation) ; 3) Couronne Sud : Rive sud et sud-ouest dans les limites de la RMRM (Comprend la MRC Champlain et la ville de Longueuil)

Les enquêtes origines destination depuis 1982 autorisent quelques conclusions. La communauté urbaine de Montréal (Ile Centrale), si elle attire et produit encore au moins la moitié des déplacements quotidiens, voit sa part relative décroître sur la période, les couronnes Nord et Sud, connaissant un dynamisme croissant compte tenu de la suburbanisation des populations et une certaine déconcentration des emplois, notamment sur les territoires de Laval et de la MRC Champlain (Longueuil). Même si l'Ile de Montréal reste une destination privilégiée des mobilités quotidiennes (tous motifs confondus), les déplacements sont de plus en plus diffus sur son territoire du fait de l'émergence de pôles secondaires d'activités (Anjou, Pointe-Claire ou Saint-Laurent...). Les déplacements inter-rives connaissent eux aussi une forte croissance.

**Figure n°139**  
**Nombre de déplacements-modes produits par sous régions de la métropole (1982-1993)**  
**- période de pointe du matin, tous motifs**

	CUM		COURONNE NORD		COURONNE SUD		RMM	
<b>1982 auto</b>	371 353	45%	150 870	68%	155 050	63%	677 273	52%
<b>TC</b>	320 561	38%	34 863	16%	49 482	20%	404 906	31%
<b>Marche</b>	142 391	17%	36 004	16%	43 380	17%	221 775	17%
<b>Total</b>	<b>834 305</b>	<b>100%</b>	<b>221 737</b>	<b>100%</b>	<b>247 912</b>	<b>100%</b>	<b>1 303 954</b>	<b>100%</b>
<b>1987 auto</b>	464 088	51%	201 757	75%	203 019	69%	868 864	59%
<b>TC</b>	308 353	34%	30 172	11%	50 881	17%	389 406	27%
<b>marche</b>	131 836	15%	36 861	14%	42 080	14%	210 777	14%
<b>Total</b>	<b>904 277</b>	<b>100%</b>	<b>268 790</b>	<b>100%</b>	<b>295 980</b>	<b>100%</b>	<b>1 469 047</b>	<b>100%</b>
<b>1993 auto</b>	456 306	54%	257 963	79%	249 406	74%	963 675	64%
<b>TC</b>	265 934	32%	29 493	9%	50 039	15%	345 466	23%
<b>Marche</b>	120 258	14%	38 178	12%	39 248	11%	197 684	13%
<b>Total</b>	<b>842 498</b>	<b>100%</b>	<b>325 634</b>	<b>100%</b>	<b>338 693</b>	<b>100%</b>	<b>1 506 825</b>	<b>100%</b>

Source : MTQ / STCUM, enquêtes origine-destination, 1982, 1987, 1993 ;

**Figure n°140**  
**Production des déplacements-modes (1993) – 24 heures, tous motifs**

	Automobile	TC	autres motorisés	Sous-total motorisé	Marche / vélo	TOTAL	Part sous-région
<b>CUM</b>	2 760 379	1 161 316	77 527	<b>3 999 222</b>	796 086	<b>4 795 308</b>	<b>59,30%</b>
<b>Ville de laval</b>	527 077	48 399	42 164	<b>617 640</b>	72 771	<b>690 411</b>	<b>8,54%</b>
<b>Couronne nord</b>	707 281	15 971	93 054	<b>816 306</b>	115 560	<b>931 866</b>	<b>11,52%</b>
<b>MRC Champlain</b>	503 393	78 000	38 228	<b>619 621</b>	97 456	<b>717 077</b>	<b>8,87%</b>
<b>Couronne sud</b>	728 406	21 971	91 715	<b>842 092</b>	109 776	<b>951 868</b>	<b>11,77%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5 226 536</b>	<b>1 325 657</b>	<b>342 688</b>	<b>6 894 881</b>	<b>1 191 649</b>	<b>8 086 530</b>	<b>100,00%</b>
<b>Part modale</b>	<b>64,63%</b>	<b>16,39%</b>	<b>4,24%</b>	<b>85,26%</b>	<b>14,74%</b>	<b>100,00%</b>	

Sources : MTQ / STCUM (1995), *Enquête origine-destination 1993 – Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, MTQ, 1995, 166 pages (+ disquette contenant les matrices). **Synthèse** : Raynald INGELAERE (2001)

Par ailleurs, l'automobile (les usagers conducteurs et passagers réunis), comme dans la majorité des métropoles des pays développés, voit sa part modale augmenter fortement au détriment du transport en commun régulier (au sens de la définition du MTQ : sociétés de transport...). La part modale des transports collectifs, en période de pointe du matin, est en recul de 8 points en une dizaine d'année : de 31% en 1982 à 23% en 1993. La marche à pied et le vélo, - les modes non motorisés -, ne

représentent, qu'environ un sixième des déplacements, contre, nous l'avons vu, plus du tiers dans la communauté urbaine de Lille. La forte différence entre les résultats d'enquête lillois et montréalais notamment sur les parts relatives des transports en commun et des modes non motorisés, tiennent sans doute autant aux procédures d'enquêtes, et aux résultats pris en compte, qu'aux habitudes de déplacements des populations interrogées.

L'enquête de l'automne 1998, diligentée par l'agence métropolitaine de transport, confirme les grandes tendances observées durant les années précédentes. *"L'enquête a permis de constater une hausse de 21% des déplacements quotidiens motorisés<sup>926</sup> quotidiens dans la région métropolitaine de 1987 à 1998. Cette hausse est causée par une croissance combinée de la population (+ 10%), du nombre de déplacements quotidiens (...) [2,3 en 1987 contre 2,5 en 1997] (...). En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, le nombre de déplacements a diminué de 11% de 1987 à 1993, puis, a connu un redressement partiel (- 3%) de 1993 à 1998 (pointe AM)"<sup>927</sup>*. Les échanges interrégionaux connaissent une croissance moyenne de 17% entre 1987 et 1998, les échanges de banlieue à banlieue (hors Ile de Montréal donc) croissant d'environ 45%.

**Figure n°141**  
**Attraction des déplacements-modes (1993-1998),**  
**dans la zone centrale urbaine, heure de pointe du matin**

	Nombre de déplacements générés à l'heure de pointe du matin			Part du mode de transport (1998) (%)	
	1993	1998	1993-1998	Automobile	TC
Montréal : Centre-ville	226 859	241 629	+ 7%	50	50
Montréal : Ahuntsic – de l'Acadie	123 181	130 078	+ 6%	68	32
Montréal : Mercier	114 276	110 640	- 3%	70	30
Est de l'Ile	92 370	96 992	+ 5%	81	19
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	172 987	165 859	+ 4%	73	27
Lachine et LaSalle	127 863	121 845	- 5%	75	25
Ouest de L'Ile	81 969	98 125	+ 20%	92	8
Champlain	89 511	101 782	+ 14%	88	12
Laval	81 982	100 457	+ 23%	91	9

**Sources** : MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC (2000), *Plan de gestion des déplacements - Région de Montréal – Pour une décongestion durable*, MTQ, avril 2000, 82 pages (+ cartes), page 33

L'ensemble de ces facteurs conduit, par ailleurs, à ce que soit pris en compte le niveau de congestion des réseaux routiers dans la RMM, du fait de l'encombrement des principaux axes de transport de la région en heure de pointe, et la saturation de la plupart des ponts (MTQ, 1995, page 239 et suivantes), qui joignent l'Ile de Montréal aux autres zones de l'agglomération. *"De façon générale, la congestion routière est plus manifeste au cours de la période de pointe de l'après-midi. Selon nos*

<sup>926</sup> Automobile, transports en commun et autres déplacements motorisés

<sup>927</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2000)**, *Rapport annuel 1999 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes"*, AMT, avril 2000, 36 pages (+ états financiers – 20 pages). Pour rappel, le nombre de déplacements par personne et par jour dans l'agglomération lilloise s'élève à 3,5 en 1994

*sources de renseignements, on dénombre 79 points de congestion [sur le réseau routier majeur ou local de la CUM] à l'intérieur de la période de pointe du matin et 151 carrefours saturés à l'intérieur de la période de pointe de l'après-midi"<sup>928</sup>.*

### ***La concertation comme mode de production du plan stratégique ?***

---

L'agence métropolitaine de transport, se positionne comme un intermédiaire, fédérateur, des différents pouvoirs politiques ou techniques, locaux ou provinciaux, qui interviennent en matière de transport collectif sur le territoire de la RMM. Même si elle demeure une agence gouvernementale, elle est, de par son territoire d'application, susceptible, en effet, d'assurer un rôle de coordination. Ce sont en fait plus de 130 partenaires institutionnels qui sont amenés à participer aux travaux de l'AMT : 94 municipalités, une dizaine de MRC, la CUM, la vingtaine d'AOT (OPT, CIT, OMIT), les compagnies ferroviaires (CN, CP), les ministères des transports, des affaires municipales et de la métropole, de l'environnement, les chambres de commerces, les Aéroports de Montréal (ADM), quelques associations (dont d'usagers...).

Les différents partenaires se répartissent ainsi dans des comités de travail, spécialisés pour la plupart, qui ont pour objet de proposer des solutions au conseil d'administration : politique tarifaire, automatisation des systèmes de vente, transport adapté, intégration des services, promotion et information, partage des recettes... Ils peuvent dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique métropolitain déposer un rapport de proposition. Mais, même si la consultation des différentes institutions métropolitaines prend un caractère quasi systématique, il n'existe, hormis quelques situations spécifiques qui demandent leur "approbation" (nouvelles lignes de transports qui obligent à un financement municipal par exemple), que peu de relations systémiques entre les différents acteurs, - l'agglomération montréalaise souffre toujours de la dispersion des pouvoirs et d'une méfiance nourrie envers les ambitions montréalaises -, dans ce sens où les relations sont la plupart du temps bilatérales : AMT – autre partenaire.

En effet, si l'AMT met de l'avant la concertation comme fondement de l'élaboration de son plan stratégique, elle dispose, comme dans le cas de la CUDL lors de la discussion du PDU, des pouvoirs de décision finaux. La concertation n'est-elle pas ainsi au moins aussi symbolique que dans la région lilloise ? Dès 1996, d'ailleurs, l'AMT, - son conseil d'administration -, fixe les grandes orientations qui doivent diriger le plan stratégique, *"les orientations et les objectifs qui sous-tendront ses*

---

<sup>928</sup> **COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES (1999)**, *Montréal par quatre chemins – la congestion sur le réseau routier municipal de l'île de Montréal - diagnostic*, document préliminaire, 23 septembre 1999

*interventions prioritaires au cours des dix prochaines années : ■ accroître la part de marché du transport collectif (...); ■ optimiser l'utilisation du réseau métropolitain actuel et améliorer l'offre de transport collectif ; ■ développer, de façon complémentaire, le réseau métropolitain de transport collectif en favorisant l'atteinte d'objectifs environnementaux ; ■ assurer la pérennité du financement public du transport collectif et développer de nouvelles sources de financement ou de formes de partenariat applicables aux projets de développement sur le réseau métropolitain de transport collectif" <sup>929</sup>.*

L'idée du "faire-faire" ou du "participer à", n'entraîne pas le "décider par" les partenaires institutionnels, mais induit pour l'AMT, un "décider pour mais avec" les acteurs métropolitains, dans le cadre des compétences qui lui sont allouées et des objectifs qu'elle se fixe. Les seules limitations à ses ambitions dépendent uniquement du ministère des transports, dont les impératifs financiers peuvent freiner la dynamique métropolitaine.

### **2.3.3.2. LE PLAN STRATEGIQUE DE L'AMT : LES GRANDS AXES**

---

Le plan stratégique 1997-2007 produit par l'agence s'articule autour du thème majeur de l'accroissement de l'usage des transports collectifs, en réaction à l'usage de l'automobile "en solo". Cette focalisation s'explique somme toute puisque, à la différence de la Communauté urbaine de Lille pour le PDU, l'agence ne dispose pas des pouvoirs pour intervenir sur les autres politiques qui pourraient avoir un lien direct ou indirect sur les mobilités quotidiennes (aménagement, urbanisme - réurbanisation, voirie...) qui reste de compétence, ou de la communauté urbaine, ou des MRC ou des municipalités (plans locaux d'urbanisme). Tout au plus peut-elle influencer les orientations qui vont être prises en matière de transport, encore faut-il que les structures locales intègrent la logique des déplacements à leurs schémas : les MRC dont les schémas sont en révisions, ont obligation de faire apparaître un volet transport, qu'elle ne traite pourtant que secondairement, pour privilégier une planification strictement locale, sans vision métropolitaine.

Même si un des défis que l'AMT entend relever prône l'intégration, à l'échelle de la Métropole, de "*l'aménagement du territoire et (...) [des] transports, afin de réduire les besoins en déplacement de même que les conséquences sur l'environnement et la consommation énergétique*", même si, au cours de l'année 2000, la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), dont l'agence va dépendre, voit le jour et obtient compétence pour instaurer schéma d'aménagement, l'AMT risque d'être confrontée pour un temps encore, au rodage des nouvelles institutions. La création des nouvelles villes de Montréal et de Longueuil, n'est pas sans poser la question du temps d'appropriation de ces

---

<sup>929</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997-1)**, *op. cit.*, page 6

questions par les élus locaux (Elections Municipales du 4 novembre 2001), qui vont devoir œuvrer dans des structures nouvelles et partiellement organisées au 1<sup>er</sup> janvier 2002.

**Figure n°142**  
**Les objectifs du plan stratégique de l'AMT (1997-2007)**

Défi 1 améliorer la fluidité des déplacements des personnes <i>diminuer les temps de parcours</i>	Priorité 1 favoriser le transport collectif, principalement le transport en commun, avec les partenaires impliqués	Objectif 1 accroître résolument le nombre de déplacements en transports en commun et en maintenir la part de marché. <i>Ramener en 2007 le nombre de déplacements au niveau de 1982 et la part modale du TC à 28% (25% en 1996); développement du covoiturage: accroître la part des "automobile passagers" de trois points (20% à 23%)</i>
Défi 2 desservir adéquatement mes principaux pôles d'activités <i>Offrir des services de transport collectif qui renforcent l'utilisation efficace des infrastructures et répondent aux nouveaux besoins</i>	Priorité 2 Faciliter la complémentarité des systèmes de transports de personnes et l'intégration simplifiée des services de transport en commun, pour les usagers	Objectif 2 développer les services de transport collectif selon un nombre limité d'axes prioritaires de déplacements métropolitains. <i>Stationnement incitatif, voies réservées, adaptation de l'offre à la demande, trains de banlieue, réurbanisation</i>
Défi 3 arrêter la décroissance du transport en commun et accroître l'usage <i>Par mesures et projets susceptibles de modifier le comportement des personnes dans leurs déplacements (choix modal)</i>	Priorité 3 Assurer un financement suffisant, efficace et durable, qui s'appuie moins sur la taxation foncière	Objectif 3 Soutenir la compétitivité d'ensemble des services offerts de transport collectif comme moyen alternatif efficace, pour les utilisateurs, à l'usage de la voiture
Défi 4 améliorer l'efficacité et la flexibilité des systèmes de transport, l'intégration et la simplification des transports en commun <i>Intégrer les systèmes de transports à l'échelle métropolitaine</i>		Objectif 4 maintenir le patrimoine. <i>Entretien et modernisation des matériels roulants, amélioration des infrastructures</i>
Défi 5 Maintenir les ressources financières existantes, générer des économies, et en trouver de nouvelles		Objectif 5 Trouver les ressources nécessaires pour réaliser les choix du plan stratégique
Défi 6 Renforcer la concertation à l'échelle métropolitaine <i>Dans la RMM 135 organismes sont directement ou indirectement responsables du transport des personnes: besoin de coordination</i>		Objectif 6 Assurer l'efficacité et l'efficience de l'AMT actuelle, ou dont le rôle aura été modifié, et des services qu'elle offre
Défi 7 planifier de façon intégrée, à l'échelle métropolitaine, l'aménagement du territoire et les transports, afin de réduire les besoins en déplacement de même que les conséquences sur l'environnement et la consommation énergétique		

**Sources** : AMT (1997), *Partenaires maintenant vers 2007 : une vision métropolitaine - Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, AMT, novembre 1997, 105 pages

### **Transport collectif et développement durable**

*"Les constats (...) relatifs à la migration de la population vers les couronnes, à l'augmentation du parc automobile, à la diminution d'achalandage du transport en commun et aux*



*orientations en matière d'aménagement du territoire permettent de prédire un accroissement des pressions sur l'environnement et la consommation énergétique associée aux modes de transport. (...) Dans une vision s'inspirant des principes de développement durable, toute action visant à augmenter le nombre d'usagers du transport en commun cherche ainsi à contribuer à la réduction :*

- *de la consommation énergétique et de ses effets sur l'environnement ;*
- *de différentes sources de pollution associées au transport routier dont la pollution sonore ;*
- *des effets sur la santé publique ;*
- *des besoins en infrastructures de transport routier"<sup>930</sup>.*

La référence faite au développement durable dans le plan stratégique de l'AMT n'est pas anecdotique et transparaît dans les différentes actions et objectifs de l'agence, même si elle prend pour entrée de problématique, l'accroissement de l'usage des transports collectifs. Les actions à mener dans le développement de l'usage des transports collectifs doivent, ainsi, pour l'AMT, avoir des conséquences positives, sur la durabilité des systèmes de transport, tout en limitant les impacts financiers pour les municipalités (ou groupements), et le gouvernement, dont les moyens sont limités. Une diminution de l'usage de l'automobile, laquelle est à l'origine de différentes pollutions et de coûts directs et indirects bien plus importants que le transport en commun, permettrait, à terme, de répondre à des impératifs de qualité de la vie urbaine (réduction des pollutions atmosphériques, du bruit, des accidents,...).

Elle cible, dans son plan 2001, six champs d'intervention susceptibles de répondre, tout particulièrement, au protocole de Kyoto, qui commande une diminution d'au moins 6% l'émission des gaz à effet de serre entre 1990 et 2008-2012. Les possibilités envisagées portent sur le développement quantitatif des modes propres, la limitation de l'étalement urbain et des actions auprès des particuliers susceptibles d'influencer le choix modal :

1. *"Le développement d'infrastructures peu polluantes : systèmes légers sur rail, voies réservées, trains de banlieue, prolongement du métro ;*
2. *Le développement de services express ;*
3. *Des mesures incitatives pour les employés incluant des mesures fiscales ;*
4. *La sensibilisation du public à l'utilisation de modes alternatifs à la conduite solo de l'automobile [dont le covoiturage] ;*
5. *Des programmes de véhicules en co-propriété avec incitatifs importants : stationnements réservés, réduction de tarifs dans les transports en commun, etc ;*
6. *Un partenariat accru avec les municipalités visant à canaliser une part accrue du développement urbain futur vers la périphérie immédiate des grandes infrastructures de transport collectif"<sup>931</sup>.*

<sup>930</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997)**, *op. cit.*, pp. 4-5

<sup>931</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2001)**, *Plan stratégique 2001-2002-2003*, AMT, 19 avril 2001, 45 pages, page 33

Mais, le transport collectif doit, pour être une alternative efficace à l'usage de l'automobile, répondre à une demande exprimée par les populations, et être perçu comme étant plus avantageux que l'automobile. Car l'objet du plan n'est pas d'intervenir sur le coût perçu de l'automobile pour en diminuer l'usage, par la mise en place de péages urbains, ou d'une taxe métropolitaine sur le stationnement hors rues, comme la loi l'y autorise. L'attractivité et l'image des transports collectifs dépend avant tout de la qualité des prestations offertes, lesquelles dépendent directement des AOT responsables de l'exploitation des différents réseaux. L'inflexion des choix modaux, des usagers de l'automobile principalement, ne peut être durable que si les avantages du transport en commun, - rapidité, ponctualité, fiabilité, propreté, confort, sécurité -, compensent les avantages de l'automobile, - liberté d'usage, trajets porte-à-porte, coût estimé, etc. -, et offrent une alternative efficace à ses inconvénients, - congestion routière, difficulté de stationnement, etc.-.

*"La gestion de la demande est un domaine d'intervention privilégié par le plan stratégique. L'AMT agit dans ce domaine avec ses partenaires de transport, les employeurs, les municipalités et les ministères. L'AMT, à l'instar de ce qui se fait déjà dans certaines AOT, entend promouvoir les stratégies et actions qui permettent de comprendre mieux les besoins des clients, de segmenter les marchés, de moduler la tarification, d'agir sur les services offerts et l'offre, d'influencer "l'image" du transport en commun, etc., pour rendre le transport collectif désirable et modifier le comportement de déplacement des personnes" <sup>932</sup>.*

### ***Intégration des services et développement d'axes métropolitains***

---

L'intégration des services de transport ne sous-entend pas systématiquement la fusion de l'exploitation, sujet particulièrement sensible pour les autorités organisatrices. En effet, différentes études avaient déjà émis l'hypothèse de l'extension territoriale des OPT de Laval et de la Rive-Sud <sup>933</sup>, des regroupements d'AOT au moment de la discussion sur la loi de la CMM. Cependant, certains services spécialisés, comme le transport adapté <sup>934</sup>, pourraient être fusionner afin de réduction globale du coût de production.

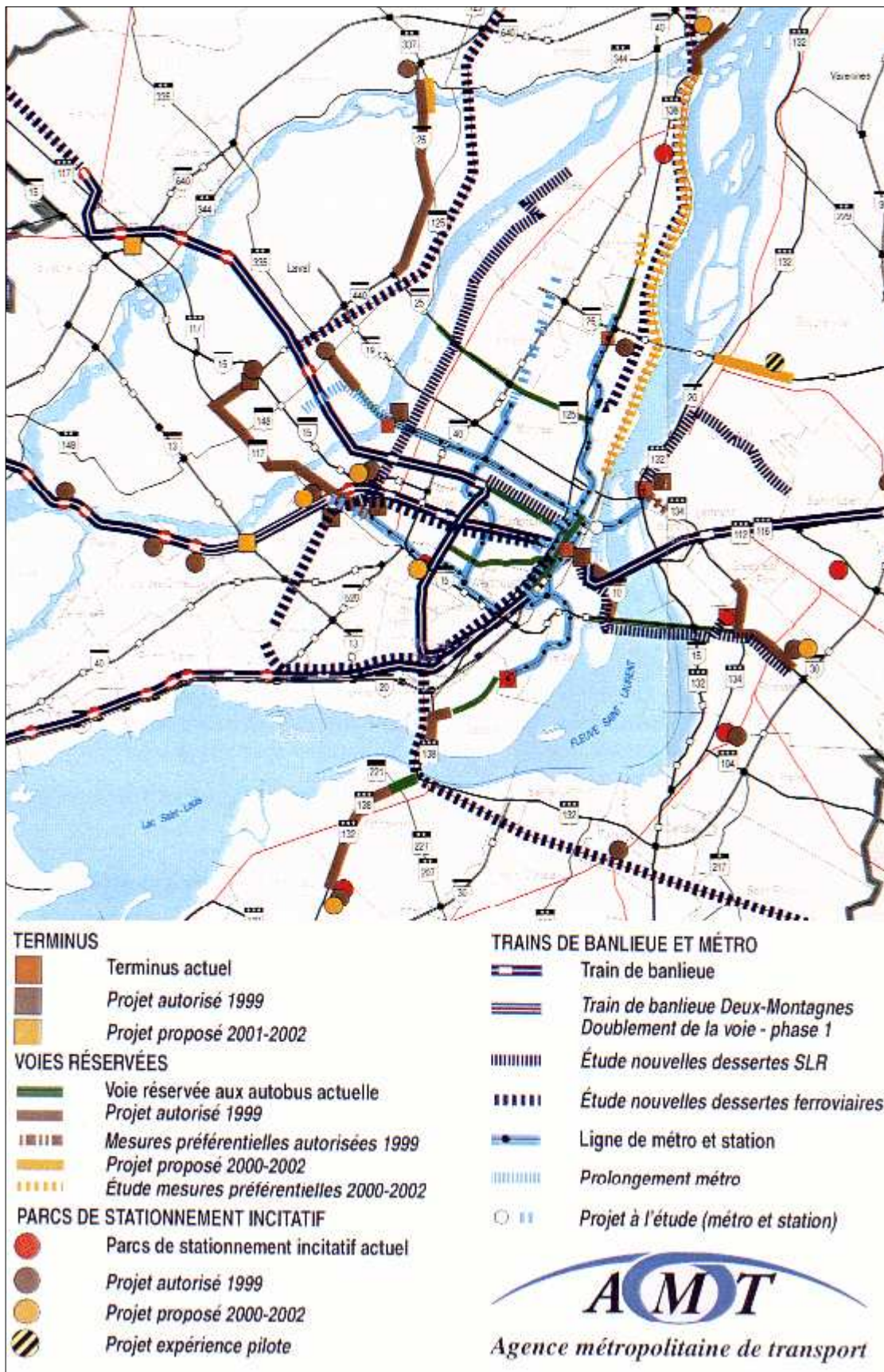
---

<sup>932</sup> AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997), *op. cit.*, page 28

<sup>933</sup> COMITE DES TRANSPORTS DE LA REGION DE MONTREAL (1977), *op. cit.*

<sup>934</sup> Le transport adapté est un service de transport des personnes handicapées et à mobilité réduite, offert par les trois OPT. Il constitue un élément important de la politique d'accessibilité et de mobilité de la zone urbaine centrale. Le nombre de déplacements concernés par rapport au total des déplacements observé est infime, et son coût relativement marginal, même si ramené au kilomètre parcouru, il est bien supérieur aux autres modes. C'est sans doute pour ses raisons que STL, STCUM, et STRSM ont autorisé la fusion de cette activité en juillet 1998. Le service pourrait être étendue aux autres AOT, après accord du MTQ

Carte n°56  
Réseau de transport métropolitain - Programme d'immobilisations de l'AMT (2000-2002)



**NB :** Sélection de la zone centrale du territoire de l'AMT, Raynald INGELAERE (2001) ;  
**Carte :** Agence Métropolitaine de Transport (décembre 1999)

Sans toucher à l'intégrité juridique et territoriale des différentes autorités organisatrices qui offrent un service de transport, il est possible de coordonner leur exploitation : développement de pôles d'échanges entre les CIT et les OPT (dont principalement la STCUM et son réseau lourd de métro) ; adaptation des horaires de façon à limiter les attentes de correspondance ; création, aménagement ou développement de pôles d'échanges ;...

Les circuits d'autobus des AOT (notamment les CIT) peuvent aussi devenir complémentaires de nouveaux axes métropolitains (trains de banlieue, autobus express, voire SLR<sup>935</sup>) mis en service par l'agence métropolitaine : aux heures de pointes, les modes exploités par l'AMT peuvent offrir un service plus rapide, et donc plus attractif que des liaisons par autobus directes ou avec correspondances offertes par les CIT ; à l'inverse, durant le reste de la journée, les autobus peuvent prendre le relais, et offrir un service plus adapté, compte tenu de l'achalandage (taux de remplissage supérieur au train par exemple et donc coût plus faible).

L'efficacité des modes collectifs peut par ailleurs être développée par des investissements sectoriels en équipements garantissant leur rapidité (voies réservées) ou l'accessibilité au centre-ville (stations sur le territoire de la CUM). Mais symboliquement, tout autant qu'en pratique, l'intégration tarifaire est sans doute le meilleur levier pour faciliter les correspondances entre les différentes sociétés et accroître l'usage des transports collectif. L'AMT, considérant l'intégration minimale (carte mensuelle) mise en place par le CMTC, comme insuffisante, propose l'institution d'un système zonal inclusif (de huit zones couvrant l'ensemble de son territoire et des CIT) au départ du centre ville de Montréal, et réfléchit à l'automatisation de la vente des titres métropolitains (et donc de perception), de même qu'à une répartition plus équitable des recettes aux OPT (plus favorable à la STCUM).

### ***Intermodalité, promotion et information***

---

De par son objectif de réduction de l'usage de la voiture, l'AMT propose de développer concrètement les moyens et les équipements qui viendraient favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Elle vise à la mise en place de véritable stations intermodales et de parcs de stationnement incitatifs, le long des axes de transport collectif existant ou à venir (métro et trains de banlieue), dans les périphéries Nord et Sud de l'île de Montréal, mais aussi sur l'île de Montréal. Mais ces équipements et une politique intermodale doivent être supportés par une campagne

---

<sup>935</sup> De nombreux projets sont présentés en annexe : nouvelles dessertes en métro (Laval et Est de l'île de Montréal) ; SLR sur les principaux axes du centre de l'île de Montréal ; dessertes express d'autobus...

de promotion et de nouveaux moyens d'information des usagers, ainsi peut-être que de tarifications spécifiques (intégration du coût du transport collectif et du stationnement...).

Les campagnes de publicité peuvent être générales à destination des différentes catégories d'usagers dont principalement les automobilistes ("Le transport en commun, suffit de s'en servir"). Mais il peut s'agir aussi d'intervenir auprès de segments spécifiques de la population (lycéens, universitaires, 25-35 ans), ou sur des thématiques spécifiques, liées par exemple aux avantages environnementaux du transport collectif, ou encore sur les améliorations de services intervenues (nouveaux axes, ou matériels).

**Figure n°143**  
**Affiches de promotion du transport en commun de l'AMT**



**Sources** : AMT (2001)

Quant à l'information, la diversité des AOT ne permet pas, pour lors, d'appréhender les possibilités offertes en terme de modes, de parcours... Si chacune dispose de moyens d'information spécifiques (guides horaires, cartes, ou *Telbus* pour la STCUM), il n'existe aucun guide intégré. L'adoption de nouveaux supports (internet...) et une technologie adaptée (logiciels de recherche de parcours optima comme cela peut exister dans d'autres villes<sup>936</sup>), ou encore la centralisation des informations sur l'ensemble des services métropolitains, pourraient, à terme, faciliter la mobilité inter-sociétés, et faciliter l'usage combiné par les automobilistes de leur véhicule (stationnement périphérique) et d'un autre mode.

### ***Des stratégies novatrices***

Le covoiturage reste pour l'AMT une solution intermédiaire entre le transport collectif et l'automobile en solo et permettrait une diminution importante du nombre de véhicule aux heures de pointe : elle table sur une croissance de trois points en dix ans du nombre d'automobilistes-passagers. L'usage de voies réservées pour ce type de partage de véhicule pourrait être une solution incitative à son usage, puisqu'il autoriserait des temps de parcours moins longs, et une réduction des coûts pour les usagers. Toutefois, le covoiturage peine à s'implanter du fait de déplacements multi-origines et multi-destinations. L'AMT prévoit la mise en place de programmes employeurs dans la région de

<sup>936</sup> L'agglomération lilloise s'est récemment doté d'un système permettant, à partir d'un point de départ et d'un point d'arrivée, de déterminer les circuits à emprunter

Montréal. Ce programme pourrait s'appliquer en premier lieu aux grandes entreprises du secteur privé (Bombardier...), et aux administrations publiques, volontaires : programmes de covoiturage, de prise en charge par les employeurs du coût des laissez-passer mensuels métropolitains contre des réductions fiscales...

### 2.3.3.3. LE PLAN DE GESTION DES DEPLACEMENTS DU MTQ

---

Le plan de gestion des déplacements publié par le Ministère des Transports du Québec, en avril 2000, vient en complément du plan stratégique de l'AMT, - le précise dans certains cas -, et s'inscrit dans la lignée des études réalisées par ses services depuis 1995. Tout comme l'AMT, le MTQ constate les limites atteintes par les différents réseaux de transport (routier et autres).

#### **Scénario tendanciel à l'horizon 2016**

---

Une étude tendancielle du MTQ prévoit une augmentation de deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires à l'horizon 2016 (à 10,2 millions / jour), soit + 25% par rapport à 1993, année de référence. Le nombre d'automobilistes-conducteurs passerait de 163 000 en 1993 à 231 000 en 2016 (Période de pointe du matin), soit + 40% -, le taux d'occupation des véhicules serait en recul pour atteindre 1,17 en 2016, contre 1,25 en 1993, et l'usage des transports collectifs connaîtrait une érosion continue.

En conséquence, tous les ponts donnant accès à l'île de Montréal, seraient saturés dans le court terme, tandis que les périodes de pointes du matin et du soir seraient plus étendues, et les temps de déplacements moyens allongés de 25 à 39 minutes (+ 56%). *"La situation prévue pour 2016 aura, à maints égards, des répercussions négatives sur la qualité de la vie de la population montréalaise. L'augmentation du volume de circulation sur l'ensemble du réseau routier et la congestion qui en résultera provoqueront un accroissement de la consommation d'énergie et des émissions polluantes. Dans la mesure où le débit de la circulation et le nombre de camions lourds continueront d'augmenter, il y aura une hausse de la congestion et de la pollution sonore, un facteur significatif de détérioration de la qualité de vie en milieu urbain"* <sup>937</sup>.

---

<sup>937</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000)**, *Plan de gestion des déplacements - Région Métropolitaine de Montréal – Pour une décongestion durable*, MTQ, avril 2000, 82 pages (+ cartes), page 35

### ***Orientations et objectifs***

---

Comme l'AMT, le MTQ propose un plan de gestion de la demande de transport de façon à faire face aux besoins de mobilité des citoyens de la RMM, et d'autre part, d'influer sur les choix modaux et la longueur des déplacements. Pour ce faire, il mise sur la transversalité des politiques métropolitaines. Mais s'il propose des pistes de réflexion, - télétravail, aménagement du temps et des heures de travail, mixité des fonctions urbaines sur le territoire plutôt que spécialisations spatiales, limitation de l'étalement urbain, réurbanisation, promotion du covoiturage et des transports en commun, limitation du stationnement,... -, il laisse aux autorités compétentes le soin de développer une politique concertée. Or les relations entre élus locaux sont connues pour être difficiles et leurs politiques pour être frileuses.

Le plan ministériel *"présente une stratégie d'intervention prioritaire qui fait état de solutions immédiates à des problèmes qui doivent être résolus. Il propose également à ses partenaires une réflexion sur d'autres interventions qui pourront répondre aux besoins de ces prochaines années. Il pose donc, (...) les jalons nécessaires à la concrétisation d'actions futures. Des actions qui relèvent de sa responsabilité, mais aussi de celle de ses partenaires, auxquels il veut donner les balises nécessaires à leur propre planification"*<sup>938</sup>. Pour le gouvernement, le maintien de la compétitivité de la région de Montréal par rapport aux autres métropoles canadiennes et américaines, est vital pour la dynamique économique du Québec tout entier. L'obtention de cet objectif passe obligatoirement par l'amélioration des conditions de circulation (décongestion des axes routiers), et l'amélioration de la qualité de la vie en zone urbaine (développement durable, ville durable). Le MTQ entend ainsi utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique et durable pour l'ensemble de la région. Outre qu'il privilégie une revitalisation de la zone centrale urbaine (Centre de l'île de Montréal, Centre-Sud de Laval, et MRC Champlain), il prévoit des interventions sur le réseau routier (objectif de réduction des points de congestion et complétion du réseau autoroutier, notamment, l'A25 vers Laval et l'A30 sur la Rive-Sud) et le transport en commun (renforcement et modernisation des réseaux existants, nouvelles dessertes métropolitaines), tout en rappelant que les mesures qui seront prises devront l'être dans le cadre restreint de la capacité à payer, des pouvoirs centraux (budgets) et des populations locales (impôts) directement concernés. Il décide, dans la lignée de l'AMT d'encourager le développement de programmes-employeurs, et propose à l'ensemble des structures politico-administratives de la RMM de se pencher sur la problématique de la gestion du stationnement.

---

<sup>938</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000), *op. cit.*, page 2

Carte n°57  
Plan de gestion des déplacements (MTQ, 2000) - Interventions en transport en commun



**NB :** Sélection de la zone centrale du territoire de la RMRM ; **Carte :** MTQ (2000-1), *op. cit.*, carte n°1

Mais au-delà de ces orientations générales, la stratégie d'intervention prioritaire<sup>939</sup>, apparaît plus comme un catalogue de réalisations futures, certes articulées, que comme un véritable plan intégré de déplacements urbains, comparativement à celui développé par la métropole lilloise. Ce

<sup>939</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000-1), *Plan de gestion des déplacements – Région Métropolitaine de Montréal – Stratégie d'intervention prioritaire*, MTQ, avril 2000, 36 pages (+ cartes)



plan d'intervention allie optimisation des infrastructures existantes (politique qualitative) et création de nouvelles dessertes routières, - complétion du réseau autoroutier et levée partielle du moratoire -, ou en transport en commun (politique quantitative). Il inscrit dans la durée, les cibles à traiter en priorité et les moyens nécessaires et estimés pour les travaux. Les propositions gouvernementales en matière de transport collectif répondent pour partie aux orientations envisagées par l'agence métropolitaine de transport. Elles confirment notamment le développement des trains de banlieue vers Blainville, et Mont-Saint-Hilaire, et les études vers Mascouche ou Delson.

**Figure n°144**  
**Investissements 2000-2010 programmés par le MTQ**  
**pour le financement du plan de gestion des déplacements**

INTERVENTION	CIBLES	2000-2005	2005-2010	Total
		<i>(en millions de can\$)</i>		
Gestion de la demande	Programme employeurs et autres mesures	10,30		10,30
Transport en commun (nouveaux projets)	Lignes du métro à Anjou, à Longueuil, Trains, Métrobus (Montréal-Repentigny), Terminus, voies réservées, stationnement incitatif	551,50	514,70	1 066,20
Conservation du TC	Maintien et renouvellement des actifs	242,22	247,80	490,02
<b>Sous total transport en commun</b>		<b>793,72</b>	<b>762,50</b>	<b>1 556,22</b>
Réseau routier au centre de l'agglomération	Rue Notre-Dame, Optimisation A40, rond-point a20/A520, Amélioration de l'A15 (Laval) et de l'A10, Gestion de la circulation routière, gestion dynamique des feux	580,20	539,90	1 120,10
Réseau routier menant au centre de l'agglomération	Parachèvement de l'A20 (à Vaudreuil et sur l'île Perrot), de l'A30 (entre Candiac et Sainte-Catherine), amélioration de l'A20 (Rive-Sud)	131,10	113,30	244,40
<b>Sous-total interventions routières</b>		<b>711,30</b>	<b>653,20</b>	<b>1 364,50</b>
Plan d'action conjoint MTQ / Ville de Montréal	Divers aménagements sur le réseau routier	115,00		115,00
Réparations sur le réseau routier stratégique	Action sur les divers points noirs autoroutiers de la région	392,25	400,00	792,25
<b>TOTAL</b>		<b>2 022,57</b>	<b>1 815,70</b>	<b>3 838,27</b>
Partenariat public / privé				2 081,00

Sources : MTQ (2000-1), *op. cit.*, pp. 24-27

### ***Le prolongement des lignes de Métro de la STCUM et le "Métrobus"***

Le gouvernement du Québec, nous l'avons vu, finance l'intégralité des dépenses d'investissement liées aux infrastructures lourdes de transport collectif. Il lui revient ainsi d'autoriser la construction, le prolongement du réseau du métro de l'île de Montréal. Il est ainsi le principal partenaire de l'AMT dans ce domaine. En 1999, le gouvernement du Québec mandate l'AMT pour réaliser les études des prolongements de la ligne 2 (Est) vers Laval. Le document de synthèse produit par l'AMT <sup>940</sup>, en avril 2001, - en collaboration avec la Ville de Laval (aménagement de l'environnement des

<sup>940</sup> AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2000-1), *Prolongement du métro – ligne 2 à Laval*, AMT, avril 2000, 28 pages

stations) et la STCUM (aspects techniques du prolongement) -, détaille l'ensemble des coûts liés aux investissements liés au prolongement et aux dépenses d'exploitation, qui sont liées à la mise en service de ces trois nouvelles stations <sup>941</sup>. Le nouveau tronçon de 5,2 km coûtera selon ses conclusions 345 M\$ (hors taxes). STL et STCUM s'entendent sur la répartition des charges d'exploitation. En juin 2000, le Ministre des Transports délégué, annonce <sup>942</sup> que le gouvernement autorise la construction de la ligne à hauteur de 378,8 M\$. En octobre, l'AMT, maître d'œuvre, précise l'échéancier de construction : "*En mars 2002, le premier lot de construction du tunnel sera entrepris entre la Rivière-des-Prairies et la future station Cartier. Quant aux stations, elles seront construites à partir de tranchées ouvertes, à compter de novembre 2002. La mise en service complète est prévue pour janvier 2006*" <sup>943</sup>. L'AMT, en devenant responsable des liaisons métropolitaines (inter-régionales), a permis que se concrétise un projet vieux de plus de 30 ans : déjà en 1969, la Communauté Urbaine de Montréal avait obtenu l'autorisation de prolonger la branche Est de la ligne 2 vers le nord (inscription dans la loi constitutive).

Dans son plan stratégique, l'AMT envisageait le prolongement de la ligne 4 du métro (jaune) par un mode de type SLR. Mais le gouvernement, compte tenu des caractéristiques de l'environnement urbain de la station terminus de Longueuil (enclavement et difficultés d'accès pour les automobilistes...), propose un prolongement souterrain de type métro vers l'est de la ville : soit un tronçon de 3,7 kilomètres pour 4 stations <sup>944</sup>. "*En lien avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ et les recommandations de l'AMT après les études de préfaisabilité de la ligne 4 à Longueuil, le MTQ a autorisé, en novembre 2000, les études de faisabilité sur les prolongements des lignes 4 et 5 au coût de 6,3 M\$. La première étude concerne le prolongement de la ligne 4 à Longueuil (un tracé d'environ 4 km et 4 stations). La seconde étude porte sur le prolongement de la ligne 5 du métro à Anjou / Saint-Léonard [à la jonction des autoroutes 25 et 40] (un tracé d'environ 5,3 km et 5 stations)*" <sup>945</sup>. En ce qui concerne la ligne 5, le prolongement autorisé entre la Station Saint-Michel et le boulevard Pie IX, est estimé, pour 1,4 km, à quelque 93,9 M\$ HT.

---

<sup>941</sup> Le projet initial n'en comprenait que deux. La troisième s'est imposée avec la politique d'intermodalité prônée notamment par l'AMT : station de correspondance avec la ligne de train de banlieue Blainville, une nouvelle gare devant être créée

<sup>942</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2001) - Cabinet du ministre des Transports - le Ministre des Transports délégué Monsieur Guy Chevrette**, "Le gouvernement du Québec confirme la mise en oeuvre du prolongement du métro à Laval", communiqué de presse, Ville de Québec, le 20 juin 2001

<sup>943</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (2001-1)**, "LE MÉTRO À LAVAL : Les travaux de prolongement avancent rapidement ! L'Agence métropolitaine de transport lance le programme d'information à la population, communiqué de presse, Laval, le 23 octobre 2001

<sup>944</sup> **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000-2)**, *Plan de gestion des déplacements – Région Métropolitaine de Montréal – Fiches techniques et cartographiques*, MTQ, avril 2000, 41 pages (+ cartes), page 6

<sup>945</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2001)**, *Plan stratégique 2001-2002-2003*, AMT, 19 avril 2001, 45 pages, page 14

Le *Métrobus* est une liaison métropolitaine par autobus utilisant des voies réservées. Si le métrobus du Sud-Est de l'île de Montréal entre le centre-ville et Repentigny (sur voirie et sur l'emprise ferroviaire du CN) est commun aux deux documents (durée estimée du trajet à 48 minutes), le SLR que l'AMT voulait implanter au Nord-Est, entre Saint-Laurent et le quartier de Rivières-des-Prairies (Montréal), devrait céder la place à un second métrobus (moins coûteux).

### ***Le développement de nouveaux axes non prioritaires***

---

Les propositions gouvernementales les services de transport collectif métropolitains, autres que les trains de banlieue, rejoignent celles de l'AMT sans pour autant les avaliser. La desserte de l'aéroport de Dorval devrait selon le MTQ emprunter les lignes ferroviaires CP (par le sud) plutôt que celles du CN (par le tunnel du Mont-Royal) au Nord, alors que le plan de l'AMT laissait ouverte la discussion. La desserte SLR nord-sud sur l'avenue du Parc du plan AMT, au centre de l'île, apparaît toujours dans celui du MTQ, à l'inverse de celle du Boulevard Pie IX, qui permettait pourtant la jonction des lignes 1 et 5 et la desserte de Saint-Léonard et Montréal-Nord. A cette deuxième option, le MTQ préfère installer une liaison rapide (SLR ou autre), entre la ligne 1 (une station avant le terminus Honoré Beaugrand), le terminus de la future ligne 4 à Anjou, et Laval (par le futur pont autoroutier de l'A25).

---

Au final, les plans développés par l'AMT et le Ministère des Transports du Québec prennent en compte une logique métropolitaine des déplacements qui dépasse le simple cadre du transport collectif. Mais inversement, ils peinent à se démarquer des plans de transports précédents puisqu'ils s'inscrivent toujours dans une logique sectorielle de la question.

Le volet du développement quantitatif des réseaux de transport collectif (SLR, métrobus...) reste, à l'instar de la plupart des PDU des grandes agglomérations françaises, prédominant par rapport aux solutions qualitatives qui peuvent être apportées sur les infrastructures, ou sur une nouvelle répartition de l'espace public viaire entre les différents modes motorisés, et modes non motorisés. Les principales raisons tiennent sans doute : ■ au vaste territoire concerné (plus de 3 000 km<sup>2</sup>) et au caractère multiple des origines et des destinations des déplacements ; ■ au confinement des transports lourds (hors trains de banlieue) sur l'île de Montréal alors que les séquences d'urbanisation de la région métropolitaine ont fait de Laval (centre) et de Longueuil des pôles relativement denses d'habitat et d'activités ; ■ à la relative sous-estimation des potentialités offertes par la marche à pied ou la bicyclette.

MTQ et AMT, laissent aux autorités locales responsables de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, le soin d'intégrer une vision stratégique de réduction de l'automobilité métropolitaine, dans leur schéma d'aménagement. Pourtant, le MTQ lui-même, convient dans ses documents que l'implication des MRC et de la CUM reste grandement insuffisante, puisque la question des transports, malgré un guide du ministère, demeure relativement inconsistante. La Commission Métropolitaine de Montréal peut-elle avoir un rôle à jouer ? Le plan stratégique 2001-2003 de l'AMT entend pleinement collaborer à la réussite politique de la CMM et à la mise en place d'un schéma d'aménagement qui satisfasse aux objectifs de réduction de la congestion et du nombre de déplacements en automobile solo : *"l'AMT œuvre avec la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les 93 municipalités dont le territoire est compris dans son territoire (57 après les fusions), les 12 MRC dont le territoire est entièrement ou partiellement compris dans son territoire, la société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, la réserve de Kahnawake, le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales et de la métropole, le ministère de l'Environnement, ceci afin de faire converger les décisions de transport en commun et d'aménagement du territoire"* <sup>946</sup>. Mais le contexte politique local souffre des grandes perturbations qui sont intervenues depuis le milieu de l'année 2000, et qui induisent des incertitudes nombreuses quant à la durée de la période de "rodage institutionnel" nécessaire avant que les nouveaux conseils ne trouvent leurs marques et ne s'entendent sur des objectifs communs : quelles vont être les réactions des élus de la Rive-Nord opposés en leur temps à la création de la CMM, ou de la nouvelle équipe municipale de Montréal (l'UCCIM de Gérard Tremblay) qui s'installe à la tête de la nouvelle ville ?

### 3.

## L'EXPLOITATION DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

---

Dès après la Seconde Guerre Mondiale, les sociétés privées qui avaient en charge l'exploitation des systèmes de transports collectifs des grandes agglomérations urbaines, connaissent des difficultés financières qui ne leur permettent plus de faire face aux obligations contractuelles qui les lient aux autorités publiques. Et quand elles ne sont liées à aucune contrainte spécifique, les accords se limitant alors à des autorisations de services sur un territoire donné, elles éprouvent de grandes difficultés à maintenir leur équilibre financier, et procèdent à des augmentations tarifaires, à des réductions de l'offre de service, ou à une limitation de leurs investissements. Au total, l'offre de service, quantitative ou qualitative, se dégrade à un point tel que bientôt les autorités publiques sont amenées à considérer le transport en commun comme un service public, qu'elles doivent réguler ou prendre en main. Si de plus

---

<sup>946</sup> AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2001), *op. cit.*, page 4

en plus, les pouvoirs politiques décident et prennent en charge la politique des transports ou des déplacements, les investissements en infrastructures ou en matériels, les rapports qui lient la société exploitante, qui fournit le service, aux autorités organisatrices, qui le contrôlent et le financent, connaissent des destinées variables, - selon les contextes locaux ou les conditions officielles imposées par le législateur -.

Les règles du jeu s'en trouvent bouleversées. A une rentabilité financière se substitue progressivement une rentabilité sociale, politique, économique, - pris dans le sens général du développement -, puis écologique... Le transport collectif s'inscrit parfois dans une logique de marketing ou de reconquête territoriale. Le recours aux subventions publiques devient systématique pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation, tandis que la politique tarifaire devient un levier moins comptable que social. Le coût même du service rendu, sa productivité, ne sont pas toujours, du moins dans certaines périodes, des facteurs de référence.

Mais dès lors que les finances locales arrivent à un point où les subventions accordées au transport collectif ne peuvent plus être étendues, l'exploitation des réseaux est soumise à des objectifs de rentabilité ou de productivité. Dès lors que la complémentarité modale et l'intermodalité deviennent les pivots d'une politique des déplacements à des échelles métropolitaines, visant à la réduction de l'usage de l'automobile, de nouveaux problèmes organisationnels ou opérationnels des transports collectifs surgissent...

### **3.1.**

## **NATURE DES RAPPORTS ENTRE PRESTATAIRES ET COMMANDITAIRES DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF**

---

Depuis les années 1970, le cadre de l'exploitation des réseaux de transports collectifs a subi de nombreuses évolutions, qui ne sont pas sans rappeler, et ne sont donc pas déconnectés, de la tendance au groupement ou au regroupement des municipalités dans les agglomérations de Lille et de Montréal.

### **3.1.1.**

## **AUTORITES URBAINES ET TRANSPORTS PUBLICS**

---

La création des communautés urbaines de Lille et de Montréal a transféré aux structures intercommunales le pouvoir d'organiser les transports collectifs sur leur territoire. Or, à leur création,

l'exploitation des systèmes de transports collectifs n'est pas unifiée, puisque cohabitent, notamment, plusieurs sociétés qui interviennent chacune sur une portion de territoire ou sur certains circuits.

### 3.1.1.1. LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE :

#### MAITRISE ET ENCADREMENT COMME PRINCIPES DIRECTEURS

---

L'exploitation du transport collectif dans le périmètre de la communauté urbaine de Lille, lorsque s'opère le transfert de compétence, en octobre 1968, est caractérisée, d'une part, par une parcellisation territoriale des réseaux, et d'autre part, par une dissociation entre organisation et prestation des services.

La situation lilloise est à l'image de la majorité des réseaux urbains nationaux, mais apparaît comme une anomalie dans un contexte international. *"France is something as an exception above rule. Outside the Paris région, urban public transport services are usually operated by a private company. Only 15 per cent of services are administrated directly by municipalities or départements. The remainders are run by private law companies, and in only 24 per cent of these – the mixed economy companies (SEM) – is the majority of shares held by local authorities. (...) In Germany, the constitution of a public transport system serving a metropolitan area is primarily a matter of co-opération between firms. In France, it's co-operation between communes that is called for. This is the basic difference but there is a common link that co-operation is achieved voluntarily in both countries"* <sup>947</sup>.

En octobre 1968, trois organismes président à l'organisation de l'exploitation des réseaux de transports collectifs dans la métropole. Le département du Nord, la ville de Lille et un syndicat intercommunal qui représente 18 communes <sup>948</sup> se réunissent au sein du syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de Lille et sa banlieue, créé en 1960, lequel concède son réseau, à la Compagnie Générale Industrielle des Transports (CGIT). Le Syndicat mixte des Transports publics de la communauté urbaine de Lille (CUDL et Département du Nord), dont la création intervient alors que s'achève la concession précédente entre une commission tripartite (Roubaix, Tourcoing, Département du Nord) et l'ELRT, délègue à la Société Nouvelle de l'Electricité Lille-Roubaix-Tourcoing

---

<sup>947</sup> MEYERE A. / SHORT J., "Institutional arrangements and ways of financing - international comparison", in **ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES**, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes, Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque organisé par, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 155-165 ; pp. 157-158

<sup>948</sup> Haubourdin, Lambersart, Lomme, Fâches-Thumesnil, Flers-lez-Lille, Hellemmes, La Madeleine, Loos, Marcq-en-Barœul, Marquette-lez-Lille, Mons-en-Barœul, Quesnoy-sur-Deûle, Ronchin, Saint-André, Verlinghem, Wambrechies, Wasquehal, Wattignies.

(SNELRT)<sup>949</sup> le soin de gérer un réseau qui dessert *grosso modo*, le Nord-Est de l'agglomération morphologique. Enfin, le CTD (Comité Technique Départemental des Transports), dirigée par le Préfet du Département du Nord, associe les transporteurs privés, qui s'entendent sur l'organisation des lignes suburbaines.

### ***La réorganisation des pouvoirs concédants***

---

Mais cette hétérogénéité des situations ne convient pas au conseil de communauté, d'autant qu'il ne peut intervenir sur les lignes suburbaines, n'ayant voix au chapitre pas au CTD. Il entreprend alors l'extension de son périmètre des transports urbains jusqu'aux limites administratives de l'EPCI, - validée par le ministre des transports en juillet 1972 et mars 1973, et finalement arrêté par le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais, le 6 février 1974 -, en même temps qu'il entame avec le département du Nord (qui participe aux deux syndicats mixtes urbains), les négociations dans le but d'instituer un syndicat mixte unique pour l'agglomération.

Le syndicat mixte des transports en commun de la Communauté Urbaine de Lille (SMT) est décidé conjointement par le département et la CUDL, le 7 décembre 1972<sup>950</sup>, et débute ses activités le 1<sup>er</sup> janvier 1973 : *"ce syndicat a pour but l'exercice du pouvoir concédant pour l'exploitation des réseaux de transports en commun de la communauté urbaine de Lille à l'intérieur du périmètre urbain. (...) Le Syndicat est administré par un comité composé de 10 délégués dont 5 délégués du Conseil Général représentant le Département et 5 délégués du Conseil de Communauté représentant la Communauté Urbaine de Lille. (...) Le syndicat recevra du Syndicat Mixte des Transports de Lille et de sa Banlieue et du Syndicat Mixte des Transports Publics de la Communauté Urbaine de Lille la totalité des biens meubles et immeubles provenant de leur fusion. Il les mettra aussitôt à disposition des actuels exploitants"* (extrait de l'arrêté préfectoral du 28 mai 1973 portant création de la structure).

L'appréciation politique du rôle du syndicat mixte varie, elle aussi, en fonction des acteurs qui y participent. A une extrême, le SMT n'est considéré que comme un outil obligatoire pour fédérer le financement de plusieurs établissements ou collectivités. Paul Astier, membre du SMT (2000) délégué par LMCU, estime ainsi que *"le syndicat mixte est un outil de consolidation des crédits du Conseil Général et de la Communauté urbaine, puisqu'ils partagent à deux, le déficit du réseau de transport public intra-communautaire. Il est du coup l'interlocuteur naturel de Transpole, qui lui, est*

---

<sup>949</sup> L'ELRT gérait jusque octobre 1968 le réseau de Roubaix-Tourcoing. A la fin de la concession, CGIT et ELRT s'entendent pour en reprendre l'exploitation, et créent la SNELRT, à laquelle elles participent à parts égales

<sup>950</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1972-1)**, *Registre des délibérations du Conseil de Communauté*, 07 décembre 1972 (création du SMT), pp. 2598-2602

*concessionnaire du syndicat mixte, et pas de la Communauté Urbaine". A l'autre extrême, le SMT est vécu comme une véritable autorité organisatrice de transport qui délègue ses lignes et est capable d'innovations majeures qui interviennent dans les conditions d'exploitation. Bernard Carton, président du SMT (2000), délégué par le Département du Nord, avance ainsi que "le syndicat mixte tient un rôle important, parce qu'il est celui qui décide de l'organisation propre des transports, même s'il ne les exploite pas. D'abord, parce que c'est lui qui a compétence sur les lignes de bus, - ce n'est pas l'exploitant -, et qui décide des lignes et de leur organisation. Et puis, nous avons d'autre part mis en place un certain nombre d'innovations sur un certain nombre de points que peut-être nous n'aurions pas obtenus directement d'une société privée, tant sur les problèmes de qualité du réseau de transport, que sur la sécurité pour lesquels nous avons pleinement compétence".*

En fait, si juridiquement, le syndicat mixte est l'AOTU de l'agglomération lilloise (cela a été confirmé par quelques rappels à l'ordre des autorités préfectorales ou ministérielles à l'occasion de la construction du métro par exemple), la situation n'est pas aussi évidente, sur le terrain de la métropole, mais aussi dans d'autres instances : les annuaires du GART désignent la CUDL comme AOT...

En fait, communauté et syndicat mixte se partagent le pouvoir organisationnel : au syndicat, ce qui relève de l'exploitation (dont la signature des contrats de concession), à la communauté, ce qui tient de la politique générale et des investissements structurants. Les contrats de concession affiche d'ailleurs ce *distinguo* : Au sens de la LOTI, "la CUDL est l'Autorité Organisatrice des transports urbains de personnes sur son territoire et le SMT exerce le pouvoir concédant". Ils signalent aussi, à toutes fins utiles que la CUDL, propriétaire des lignes de métro et du tramway (depuis sa rénovation), est juridiquement et fiscalement du moins, l'exploitante de ces infrastructures (même si l'exploitation quotidienne est assurée par le délégataire), tandis que le SMT reste propriétaire des biens affectés au réseau d'autobus dit de surface, dont il est juridiquement et fiscalement responsable : si le pouvoir concédant est unique (SMT), les écritures comptables publiques de l'exploitation sont distinctes et forcément plus confuses quant à leur lecture (financements croisés entre SMT, CUDL, Service métro de la CUDL, Département du Nord).

Le circuit de la prise de décision s'avère complexe. Le SMT est une force de proposition, et diligente l'organisation fonctionnelle des réseaux de surface (tracé des lignes, fréquences,...). Mais même si, officiellement, le SMT pourrait agir en propre, du fait de la délégation de pouvoirs accordée aux conseillers généraux et communautaires siégeant au comité, toute orientation majeure (qui engage par exemple une revalorisation du financement d'une ou des deux parties),



déterminée par le comité syndical fait, auparavant, l'objet de "navettes" entre le SMT et, le conseil général du Nord et/ou la Communauté urbaine de Lille, avant d'y être validée. Par ailleurs, la CUDL et Département peuvent en amont déterminer des orientations particulières (réductions tarifaires ou gratuité, innovation technologique dans les véhicules...) qui sont ensuite validées en comité syndical sous réserve souvent d'un accord financier (prise en charge unilatérale ou conjointe de la ou des parties). Ajoutons encore l'indépendance du SMT est d'autant plus relative, que son siège social se situe dans le bâtiment du service métro (appelé par la suite service d'exploitation des transports en commun à l'achèvement de la ligne 2) sans que soit spécifié de quelconque manière sa présence (plaque...), et que le personnel technique du SMT, n'est rien de moins que celui de la Communauté (qui le rémunère).

L'adoption de la loi SRU, qui préconise la création de syndicats mixtes de transport dans les aires urbaines de plus de 50 000 habitants, pour faciliter un rapprochement des différentes AOT présentes dans les agglomérations et la coordination des transports urbains, non urbains et ferroviaires de voyageurs, provoque chez certains élus de nouvelles interrogations ayant trait à une évolution hypothétique de la composition et du rôle SMT.

Car si la loi oblige à ce que le syndicat mixte doive exercer, au minimum, des missions de coordination des services et la mise en œuvre d'un programme d'information multimodal, elle prévoit la possibilité pour les différentes autorités compétentes de transférer "tout ou partie de leur compétence en matière de transport". Cet intitulé, si vaguement rédigé, pourrait ainsi conduire à la concentration de pouvoirs aussi divers que ceux qui concernent la voirie (développement ou entretien)<sup>951</sup>, le stationnement, ou la réalisation et la gestion d'infrastructures de transports collectifs. Cette loi se télescope avec l'officialisation de la décentralisation de la compétence des transports ferroviaires de voyageurs aux régions au 1<sup>er</sup> janvier 2002 et l'adoption du Plan de déplacements urbains de Lille Métropole. Toutefois, à court terme, il semblerait que le conseil de LMCU, ne soit pas disposé à opérer un transfert de compétence aussi large, dans la mesure où d'une part, la communauté a consenti depuis 20 ans à de larges efforts financiers pour ses travaux de métro (symbole de la modernité communautaire) et de voirie (dont le nouveau périphérique est), et où, d'autre part, elle perdrait des prérogatives importantes qui, de par leur nature, la déposséderait des instruments nécessaires à l'application de son PDU et des politiques qui en dépendent plus ou moins directement (dont le renouvellement urbain). Elle reste toutefois relativement favorable à l'intégration de la Région Nord-Pas-de-Calais au SMT.

---

<sup>951</sup> Le rapport Mauroy sur la décentralisation propose de confier aux départements l'aménagement et l'entretien du réseau routier national, en plus du réseau départemental. Les intercommunalités (ou les communes le cas échéant) conservant compétences sur la voirie locale

### ***La réorganisation des entreprises de transport urbain***

---

Historiquement, les réseaux de Lille-Roubaix-Tourcoing n'ont jamais été gérés en régie <sup>952</sup> par les collectivités locales qui ont toujours fait appel à des sociétés de transport privées. Ce procédé de convention public-privé, ou de délégation de service public, a, pour les élus qui sont en charge des transports de la communauté, un avantage primordial, celui de la responsabilisation de l'entreprise exploitante. Car la nature contractuelle des relations implique des obligations réciproques, dont celles, pour le concessionnaire, d'offrir un certain niveau de service, tout en garantissant un certain niveau de recettes, ou de déficit. Certes, la nature des contrats a évolué depuis le début des années 70, mais l'idée phare de la responsabilisation reste présente.

Après avoir réussi l'harmonisation juridique de l'organisation de l'exploitation, par la création du SMT, la Communauté tente d'intervenir au niveau des concessionnaires. Le Syndicat mixte doit conjuguer avec la CGIT (réseau de Lille) et la SNELRT (réseau de Roubaix-Tourcoing). Outre le plan de transport en commun que le conseil de communauté adopte le 29 mars 1974, il se fixe comme objectif d'unifier les conditions d'exploitation (isodistances zonales, nombre de zones, tarification...) des différentes lignes de transports collectifs urbains.

Le 23 mai 1975, par délibération, le SMT décide la réorganisation des lignes par l'harmonisation du sectionnement sur la base de cercles concentriques (sectionnement) de 2,4 km (toutes lignes), à partir des centres-villes de Lille, de Roubaix, de Tourcoing, et d'Armentières. Celle-ci s'accompagne d'une harmonisation tarifaire spécifique aux réseaux urbains. En avril 1977, une direction unique des deux réseaux urbains est mise en place avant la fusion de la SNELRT et de la CGIT, au 1<sup>er</sup> janvier 1982. La Compagnie des Transports de la Communauté Urbaine de Lille (COTRALI), soutenue par le groupe Transexel (VIA GTI), obtient la délégation de l'exploitation du réseau de surface et prend pour sigle commercial, TCC (Transports en Commun de la Communauté). Le tarif par zone est abandonné au profit d'un tarif unitaire sur le territoire de la CUDL.

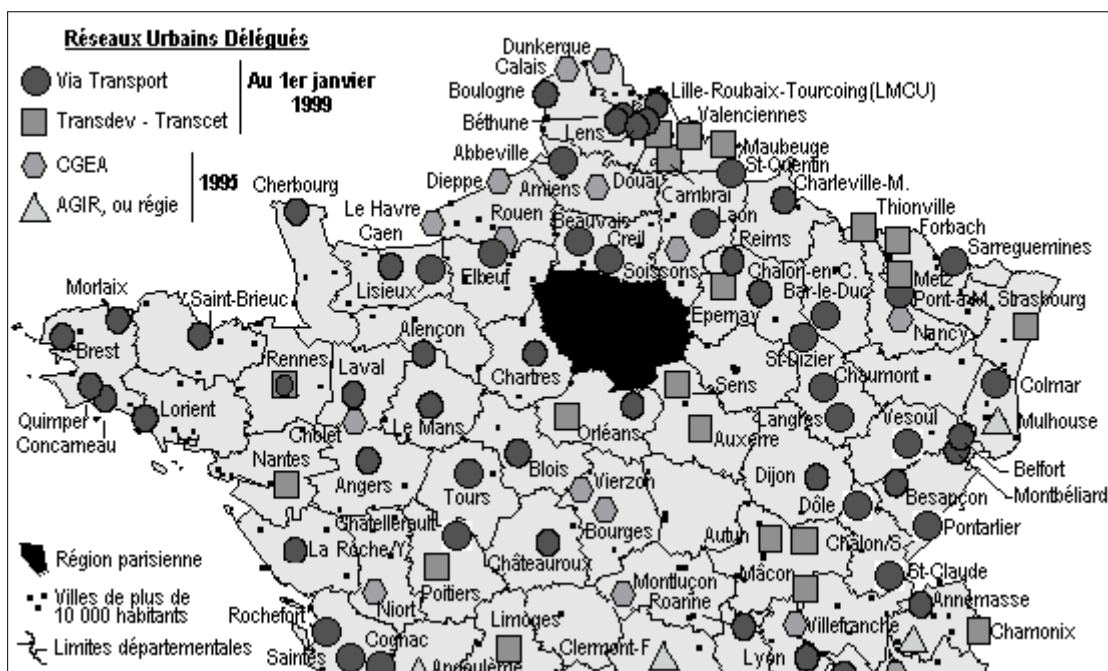
Mais avec l'ouverture de la première ligne du métro, en 1983, un nouvel opérateur est mis sur pied pour en assurer l'exploitation quotidienne : la COMELI, société anonyme dont le capital est divisé également entre MATRA et TRANSEXEL (qui gère déjà le réseau de surface). En effet, MATRA à qui est confié le rôle d'ensemblier en 1972, est confirmée cinq ans plus tard comme exploitant. La société prend alors l'engagement de gérer la ligne 1 du métro avec un professionnel des

---

<sup>952</sup> Sauf circonstances exceptionnelles : le SMT a décidé de gérer en régie le réseau lillois durant le premier semestre 1998, alors que la procédure d'appel d'offre, et les négociations n'avaient pas abouti à la fin du contrat précédent

transports en commun. Or le milieu des professionnels des transports est relativement restreint. Outre Transexel (filiale de VIA GTI, dépendant de Compagnie Navigation Mixte), qui gère le réseau lillois, il n'existe qu'une poignée de grands groupes, susceptibles d'associer à MATRA : la CGFTE (rachetée par CGEA en 1988), la CGEA (Générale des Eaux), la SCET (puis Transcet en 1988 et Transdev, filiale de Caisse des Dépôts et Consignations) ; la RATP est exclue puisque limitée statutairement à l'exploitation de transports collectifs en Ile de France <sup>953</sup>.

**Carte n°58**  
**Délégation de quelques réseaux de transports urbains (hors Ile de France)**



**NB** : la création de KEOLIS en 2001 a entraîné une partition des activités urbaines et interurbaines du groupe VIA entre Cariane (SNCF Participations) et CGEA ; la carte ne concerne que les réseaux les plus importants et ne prétend pas être exhaustive. **Sources** : VIA GTI (1999), Transdev (1999), DTT (1995). **Carte** : Raynald INGELAERE (2000)

Malgré la concurrence que se livrent les compagnies de transports, l'implantation de Transexel à Lille dirige certainement le choix final de MATRA. Il est avéré, en outre, que les délégations passées entre les collectivités locales (ou leur groupement) et les sociétés concessionnaires des réseaux urbains varient peu dans le temps, même si, des appels d'offres (nationaux ou européens) sont lancés : la connaissance du terrain est en effet un atout majeur dans les négociations, la société présente sachant exactement où sont ses marges de manœuvre, et les objectifs qu'elle est susceptible d'atteindre compte tenu de l'évolution qu'elle a observée sur la durée du dernier contrat ; ce qui explique

<sup>953</sup> (1) VIA GTI et CARIANE (SNCF Participations) fusionnent en 2001 en KEOLIS : premier groupe français de transport privé dont l'activité se situe pour moitié dans les transports urbains, pour un quart dans l'interurbain, et pour un quart à l'international (capital partagé entre SNCF et PARIBAS, avec une participation symbolique de Vivendi). (2) CGEA, intégré à Vivendi Environnement dispose d'une division transports, CONNEX, premier transporteur privé en Europe. (3) la RATP : vise l'international avec RATP International Investissements (créé en juillet 2000), et le marché national avec RATP France SA (novembre 2000), la SRU l'autorisant à avoir une activité hors Ile de France. RATP SA et Transdev ont opéré un rapprochement (cession réciproque de 25% du capital) en janvier 2002.

une reconduction quasi systématique des entreprises (même si les négociations apportent de nouvelles conditions d'exploitation).

Une première convention est validée par le conseil de communauté en janvier 1979 et définitivement approuvée en avril 1983. Dans le contrat signé, la COMELI s'engage à respecter le budget d'exploitation (élaboré par MATRA et accepté par la CUDL) et à réaliser les objectifs du programme d'exploitation (offre kilométrique, vitesse commerciale) sous peine de pénalités. De son côté, la CUDL assure le financement des charges d'investissement par le biais du FSTR (Fonds Spécial de Travaux et de Renouvellement). Le contrôle des opérations est opéré par le SMT. COMELI, s'intègre aux TCC, et rejoint ainsi COTRALI, en charge du réseau de surface. Les titres de transport sont unifiés et le transbordement entre lignes urbaines (dont le métro) et suburbaines (sur les lignes rabattues vers le métro), garantie par la possibilité et la gratuité de la correspondance.

Avant l'échéance de la convention de 1983 (le 31 décembre 1988), la Communauté urbaine de Lille demande aux deux sociétés de transport, COTRALI et COMELI, de trouver un arrangement qui permette d'unifier l'exploitation des réseaux. *"Conformément aux dispositions qui ont été prises par différentes délibérations, (...), l'organisation et la gestion des transports publics de la Communauté Urbaine De Lille font l'objet d'une étude visant à mettre au point une convention entre le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun et un interlocuteur unique pour l'exploitation de l'ensemble des réseaux à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1989. (...) En novembre 1987, M. Robin, Président de la société TRANSEXEL nous indiquait qu'il avait pris acte de la volonté de la communauté urbaine de n'avoir qu'un seul interlocuteur et nous annonçait qu'avec MATRA, il était décidé à créer une société répondant à cette exigence. Confirmation nous a été donnée depuis, notamment par un courrier de mars 1988, (...); cette société regroupant TRANSEXEL et MATRA, serait notre seul interlocuteur pour l'exploitation de l'ensemble des réseaux de transports (tramway, bus, métro) sur le territoire communautaire. Ainsi, il est proposé de contracter avec la société TCC, pour une durée limitée à 4 ans, du 1<sup>er</sup> Janvier 1989 au 31 Décembre 1992, période au terme de laquelle, il sera possible de lancer un appel d'offre"*<sup>954</sup>. "TCC" devient alors une filiale commune de TRANSEXEL (VIA GTI, actionnaire majoritaire : 87,5%) et de TRANSFINEX<sup>955</sup> (12,5%). Dès lors, la nouvelle société est reconduite à chaque fin de contrat par la communauté urbaine de Lille (même si la signature du contrat est déléguée au président du SMT), puisque retenue après chaque appel d'offre.

<sup>954</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1988), *Registre des délibérations du conseil de communauté*, 11 octobre 1988, délibération n°21, pp. 2076-2079 (relative au renouvellement de la concession) ; pp. 2077-2078

<sup>955</sup> MATRA-TRANSFINEX, filiale de MATRA, a été créée fin 1988, avec la Lyonnaise des Eaux. Elle est destinée, d'une part à promouvoir le métro automatique type VAL, et à assurer son exploitation.

En 1994, les "TCC" deviennent "Transpole". Ce renouvellement de l'image correspond à une période où l'agglomération lilloise connaît de nombreux bouleversements internes, tant en matière d'urbanisme qu'en transports : inauguration de la Gare TGV installée au cœur d'un nouveau quartier, Euralille ; inauguration des premiers prolongements de la ligne 2 du métro ; modernisation du tramway... La société a voulu accompagner ces changements et développer à partir de cette nouvelle appellation une campagne de communication pour inciter la population à utiliser le nouveau réseau.

### ***L'intégration progressive des lignes suburbaines***

---

Dès que la décision d'extension du PTU aux limites de la communauté est entérinée par le préfet, le SMT planche sur la coordination des services suburbains. Les conventions d'affrètement de lignes entre transporteurs et SMT, se développent. Les premiers affrètements (1975-1976) s'effectuent sur les liaisons au départ de Lille, vers Baisieux, Wattignies, et Seclin, puis progressivement étendus au reste de l'agglomération. Ainsi, si le transporteur reste propriétaire de la liaison, il s'engage à appliquer une tarification suburbaine unifiée sur la base de cercles concentriques équidistants (de 2,4 km comme en zone urbaine déterminées à partir des centres villes d'Armentières, Lille, Roubaix et Tourcoing). Le prix du trajet est déterminé en multipliant le nombre de zones parcourues à l'unité tarifaire de référence, ajouté d'un montant forfaitaire et arbitraire, négligeable, utilisé à fins de remboursement de la taxe d'usage de la gare routière. A partir de 1981, l'abandon du zonage pour une tarification unitaire est appliqué aux lignes affrétées.

Avec la mise en service du métro en 1983, le rabattement des lignes affrétées vers les stations du métro (réduction kilométrique des lignes par rapport à une arrivée dans un des centres-villes) permet au SMT de "récupérer" un certain nombre de kilomètres-véhicules. Ce nouveau contingent kilométrique permet un redéploiement des moyens et de nouveaux affrètements (11 lignes décidées par le schéma des transports de 1982 qui prend en compte le métro). Cette limitation des kilomètres véhicules en zone suburbaine avait été décidée de façon à contenir le déficit d'exploitation du réseau. Jusque 1983, 40 municipalités étaient desservies par les lignes conventionnées. Finalement, en 1986, avec le conventionnement du réseau armentierois toutes les municipalités de la CUDL sont desservies par 29 lignes suburbaines exploitées par 7 transporteurs (70% de la clientèle est transportée par les entreprises Bolle et STRV-Citroën <sup>956</sup>). La tarification unique est ainsi progressivement adoptée sur le réseau suburbain, en même temps que la correspondance.

---

<sup>956</sup> STRV est rapidement (1985) rachetée par Cariane, filiale de la SNCF ; NB : la société Transpole est intégrée aux actifs de Kéolis (Cariane) depuis le rachat par la SNCF de VIA-GTI en 2000 (groupe démantelé entre Cariane et CGEA).

### ***Les relations de pouvoir entre concédants et concessionnaires***

---

*"Les attributions nouvelles qui échoient aux autorités concédantes en matière d'orientation et de conduite des transports urbains les placent devant la nécessité de trouver des moyens d'expertise et des formes d'organisation favorables à l'exercice de leurs pouvoirs. Si toutes les autorités concédantes sont concernées par le problème, celles qui doivent exercer leur pouvoir sur des territoires pluri-communaux doivent développer, pour coordonner les centres d'expertise et assurer les synergies entre municipalités et transporteurs, des organisations plus complexes que celles qui s'identifient avec une seule équipe municipale. Le remembrement territorial est à cet égard (...), un facteur d'affaiblissement des autorités concédantes, tant que leur organisation n'assure pas une bonne coïncidence de vue (...). Enfin, si la question du pouvoir des autorités concédantes fait quelquefois problème, en particulier pour les syndicats intercommunaux, c'est en raison de la difficulté à concilier les objectifs des partenaires et à coordonner ou à concentrer dans un seul organisme les décisions pertinentes. Mais c'est aussi et surtout en raison de la difficulté de se doter ou de se saisir des capacités d'expertise (...) nécessaires au fonctionnement du système" <sup>957</sup>.*

En 1968, lors de sa création, la CUDL rassemble 89 communes <sup>958</sup>, toutes ne siégeant pas au conseil de la communauté. Les difficultés de coordination politique et de conciliation des objectifs rapportées par Bensuglio et Burel (1977), auraient eu tout lieu de s'appliquer à la métropole lilloise, si le conseil de communauté n'avait pris le parti de privilégier le consensus (et la participation parallèle des maires non délégués) comme fondement de la prise de décision de l'établissement public. Cette recherche systématique du consensus et l'approbation des délibérations à l'unanimité, dans la grande majorité des cas, démontre la capacité des élus locaux de s'entendre sur les orientations métropolitaines dans tous les domaines de compétences de la communauté, y compris, le transport urbain. La création d'un syndicat mixte (SMT) en 1973, qui obtient le pouvoir de concéder le(s) réseau(x) de transports en commun dans le périmètre du PTU (étendu aux limites communautaires), n'est pas un facteur d'affaiblissement de la cohésion politique métropolitaine, car celui-ci est largement dépendant de la CUDL. Tout au plus, la participation du Département du Nord au SMT, oblige, ponctuellement, à des négociations et compromis. Elle est en fait, plus souvent, un facteur de renforcement et d'intégration des actions, qui bénéficie aux transports collectifs.

---

<sup>957</sup> **BENSUGLIO D. / BUREL B.**, *Localisation des capacités d'expertise et répartition des pouvoirs qui président à l'évolution des systèmes de transports collectifs urbains*, ATP Socio-économie des transports, IDET-CEGOS, juillet 1977 : cité dans **OFFNER Jean-Marc (dir.)**, *Configuration du pouvoir technico-politique local et diversification des compétences dans le secteur des transports collectifs urbains*, rapport INRETS n°98, INRETS, septembre 1989, 109 pages, page 29

<sup>958</sup> Chiffre ramené à 87, avec la création de Villeneuve-d'Ascq en 1970, puis à 86 avec la fusion-association des villes de Lille et d'Hellemmes, en 1975, et enfin à 85 avec la fusion-association de Lille et de Lomme, en 2000

Du point de vue de l'expertise, le SMT, pouvoir concédant, bénéficie de l'appui des services techniques de la CUDL. Car, avec une politique volontariste d'investissement dans un TCSP moderne (métro automatique VAL), l'EPCI a su développer, en s'adjoignant la collaboration de techniciens (urbanisme...), de spécialistes (universitaires), ou d'organismes (publics ou privés), des capacités d'expertises, qui limitent le recours aux savoir-faire de grands groupes spécialisés dans les transports en commun (VIA, CGEA, Transdev...), et, voire même, lui garantissent une prédominance par rapport à ces derniers. L'élaboration du PDU et le passage à une vision qualitative des politiques des transports renforce encore le poids de la communauté sur les groupes privés, ceux-ci n'intervenant que peu (malgré leur course au gigantisme et leur diversification dans la production de services urbains : eau, assainissement, Bâtiments Travaux Publics, réseaux câblés...) dans l'aménagement du territoire et la conception urbanistique.

**Figure n°145**  
**Typologie des capacités d'expertises des autorités organisatrices (1989)**

Type d'expertise	Interprétation	1989
<b>Type 1</b> <b>"Traditionnelle forte"</b>	Capacités d'expertises fortes au sein des services techniques d'instances intercommunales à forte "technostructure" ou de villes à "appareil municipal" développé. Ces situations se trouvent renforcées par l'absence ou la faiblesse des autres lieux technico-politiques habituels (agence d'urbanisme singulièrement)	<i>communautés urbaines de Lille, de Strasbourg ; district de Nancy ; Ville de Nice</i>
<b>Type 2</b> <b>"faible"</b>	Des capacités d'expertise négligeables, le secrétariat général de l'autorité organisatrice ou le service technique fonctionnant en chambre d'enregistrement de décisions préalablement ratifiées (par l'exploitant ou un accord entreprise-élus)	<i>Besançon, Orléans, Reims ; situation majoritaire en France</i>
<b>Type 3</b> <b>"moderniste forte"</b>	Des capacités d'expertises importantes au sein de services spécifiques (favorisée par présence d'un SIVU, SIVOM,...). La présence d'un élu-transport fort favorise aussi l'émergence de telles instances. Les compétences ressortissent plutôt des filières gestion-marketing et déplacement-planification, avec capacités de contrôle, d'incitation et de conception : Ce modèle qui correspond le mieux à la doctrine du GART ne paraît pas se diffuser aussi largement que le discours des élus pourraient le laisser entendre.	<i>Lyon, Lorient, Rouen, Toulon</i>
<b>Type 4</b> <b>"moderniste moyenne"</b>	Des capacités d'expertise faibles quantitativement mais de bonne qualité eu sein de services spécifiques ou partiellement autonome. Il pourra s'agir d'un d'un secrétaire général ou d'un chargé de mission doté d'une forte culture de transport (capacités de contrôle et d'incitation) et disposant de moyens de sous-traitance lui permettant d'accéder ponctuellement aux capacités de conception	<i>Dijon et Mulhouse</i>
<b>Type 5</b> <b>"modèle implicite"</b>	Semblable au type 2. Utilisation de la capacité d'expertise du réseau par l'autorité organisatrice. Cette situation est logiquement favorisée par le statut de SEM de l'exploitant	<i>Réseaux gérés par les SEM regroupées dans "AGIR"</i>
<b>Type 6</b> <b>"Type 1 affadi"</b>	Capacités d'expertises au sein de services techniques traditionnels pesant relativement moins lourds par rapport à celles de l'exploitant	<i>Bordeaux</i>

**Sources** : Jean-Marc OFFNER (INRETS) (1989)

C'est ce que constate l'INRETS en 1989, puisque, en définissant une typologie des capacités d'expertises des autorités organisatrices des transports, il conforte notre point de vue. Deux types possèdent *a priori* les capacités suffisantes pour mener une politique de transport indépendante des grands groupes privés. Le type 1, "expertise traditionnelle forte" auquel est assimilé la CUDL, est caractérisé par le fort développement de sa technostructure et la faiblesse relative des autres services (agence d'urbanisme, DDE...), tandis que le type 3, "expertise moderniste forte", ne se distingue du premier que par la nature des politiques engagées : tandis que le type 1 mène une politique de transport collectif, généralement quantitative et exclusivement portée sur la réalisation de TCSP, le type 3, s'inscrit dans une logique de déplacements - planification (via la mise en œuvre d'un PDU par exemple).

Avec l'adoption de plans de déplacements urbains dans les agglomérations les plus importantes, la typologie de 1989 n'est plus forcément pertinente dans la mesure où la vision moderniste avancée se généralise, indépendamment de la capacité d'expertise des autorités organisatrices des transports qui peut varier de forte (Lille, Lyon...) à faible (cas de la majorité des villes moyennes).

Ainsi, l'entreprise privée qui obtient la délégation de service public dans la métropole lilloise, si elle peut faire valoir une certaine expertise et une expérience dans la gestion de transports en commun dans d'autres agglomérations françaises ou étrangères, ne peut raisonnablement espérer obtenir de prérogatives élargies sur le réseau lillois. Elle ne peut qu'être un exécutant, dépendant des décisions prises par le syndicat mixte (réaménagement des circuits...). Elle peut aussi être une force de proposition en matière de solutions innovantes pour dynamiser le service public qu'elle a en charge.

Les rapports de pouvoirs entre sphère publique et sphère privée se limitent ainsi souvent, dans le cas de Lille notamment, à un rapport de dominant à dominé. Il n'est guère que durant les discussions qui entourent les renégociations des clauses contractuelles en fin de concession que les deux parties se retrouvent dans un "bras de fer", une "lutte" relativement équilibrée. Si l'entreprise privée fait valoir qu'elle a rempli sa part du contrat, l'autorité concédante peut avoir tout intérêt à la conserver comme gestionnaire de réseau, au risque de choisir une autre entreprise qui n'aura pas fait ses preuves localement, et donc se trouver en position d'infériorité. *A contrario*, le lancement d'un appel d'offre implique pour l'entreprise privée qu'elle va devoir se plier au jeu de la concurrence nationale ou internationale, et donc d'une certaine façon, de se plier aux exigences de l'autorité concédante, pour conserver sa délégation de service.



### ***L'évolution des relations contractuelles entre concédants et concessionnaires***

---

Avec la crise que connaissent les transports urbains de voyageurs, dès notamment la fin des années 1960, les contrats aux risques et périls de l'exploitant disparaissent au profit de contrats d'affermage, lesquels transfèrent le risque commercial (déficit) sur le délégateur (autorité publique), qui détermine dès lors les tarifs d'usage, alors que le délégataire (l'entreprise) perçoit une rémunération forfaitaire pour le service qu'il rend. Mais de nombreuses dérives apparaissent : les déficits loin d'être maîtriser, atteignent des plafonds, auxquels les autorités publiques peuvent faire face pour un temps (grâce à l'argent facile du Versement Transport), avant de refuser la situation et de remettre en cause la nature des contrats qu'elles avaient précédemment acceptée. *"Il s'ensuivit un changement profond dans les conventionnements de gestion, la plus grande majorité d'entre eux, sous des vocables divers, prenant l'esprit de la régie intéressée (...). C'est dans ce contexte qu'est parue, en 1979, la Loi sur les Transports Publics d'Intérêt Local, qui fit des collectivités des "Autorités Organisatrices" et institua en matière de transport un régime dérogatoire au droit commun. Cette loi a engagé le processus de conventionnement. Elle soumettait les collectivités au contrôle de l'Etat, tant au niveau de leurs délibérations et convention à conclure qu'en matière de décisions tarifaires. Par ailleurs elle restreignait le rôle des entreprises dans ce développement en les enfermant dans le cadre de conventions d'exploitation type. C'est alors de la loi du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs est publiée. Elle confirme ainsi la notion d'Autorité Organisatrice, à qui elle laisse toute latitude dans le choix des services, les modalités de leur exploitation, la définition de leur politique tarifaire et surtout n'enferme plus les parties du contrat (autorité organisatrice et entreprise) dans un cadre contractuel trop rigide"* <sup>959</sup>.

L'articulation contractuelle public - privé se recompose ainsi lentement en faveur du désengagement partiel (financier particulièrement) des autorités concédantes, et de la responsabilisation des délégataires. Les autorités concédantes tentent, par de nouvelles formes de contrats de minimiser le recours aux fonds publics, de déterminer par avance les sommes nécessaires à l'équilibre financier de l'exploitation <sup>960</sup>. *"Dans ces conventions, l'exploitant prend le risque sur les charges d'exploitation et un risque sur les recettes. (...) Donc l'exploitant, attend de l'Autorité*

---

<sup>959</sup> **COUPLAN Jean-Pierre**, "L'évolution des rapports contractuels Autorités organisatrice – exploitant", in **Cahiers du CNFPT**, n°26, novembre 1988, pp. 155-159 ; page 156

<sup>960</sup> Cf. **DOMENACH OLIVIER**, *Métamorphose des rapports contractuels dans les transports publics urbains*, Cycle Transport de voyageurs - module 2 - L'économie des transports, Ecole nationale des ponts et chaussées, mai 1993 et **DOMENACH Olivier**, "Métamorphose des rapports contractuels dans les transports publics urbains, De l'autorité concédante à l'autorité organisatrice et du concessionnaire au prestataire de service", in **Transports**, n°326, novembre-décembre 1987

*Organisatrice une compensation des insuffisances tarifaires prévues au départ pour compléter ses recettes prévisionnelles issues de la vente des titres. Pour l'exploitant, le risque commercial se situe donc par rapport à ses prévisions de recettes et non par rapport aux choix tarifaires. De son côté, l'Autorité Organisatrice cherche de plus en plus à pouvoir organiser son budget sans surprise, donc à s'engager sur un montant de compensation forfaitaire fixé par la convention et généralement actualisable par formule. Cette catégorie de convention avec compensation financière se subdivise par ailleurs selon trois schémas : Il y a compensation financière ; Il y a compensation plafonnée à un montant garanti plus un intéressement ; Il y a compensation forfaitaire plus un partage du risque. Pour chacun de ces trois cas, il peut y avoir une compensation tarifaire lorsque l'exploitant, pour une cause qui n'est pas de son fait, doit appliquer des tarifs différents de ceux prévus. L'Autorité Organisatrice compense alors les moins values de recettes" <sup>961</sup>.*

La concession du réseau lillois pour la période de 1983-1988, est dépendant de deux conventions, l'une concernant le réseau de surface (COTRALI) et l'autre le métro (COMELI).

Les accords passés entre COTRALI et le SMT portent sur un contrat à montant garanti, plus un intéressement (fondé sur la maîtrise des déficits), qui introduit quelques adaptations par rapport aux contrats antérieurs. Il définit les conditions de l'exploitation (km-véhicules...). Le Fonds Spécial de Travaux et de Renouvellement (FSTR), financé conjointement par le département et la CUDL, est désormais affecté au SMT (plutôt qu'à la société), qui procède par virement au délégataire sur la base des investissements à réaliser. Le SMT renforce par ailleurs les contrôles de gestion, de qualité et de quantité de service. Le contrat modifie aussi la trésorerie d'exploitation : plutôt que de verser à chaque début d'année une avance de trésorerie à la société concessionnaire, le choix se porte sur un versement trimestriel dépendant du déficit prévisionnel.

COMELI et SMT s'entendent sur une rémunération à hauteur des charges prévisionnelles d'exploitation prévue par la société MATRA, un intéressement étant prévu en fonction de la réalisation d'un objectif qualitatif et quantitatif de service.

Les lignes suburbaines, quant à elles, font l'objet de conventions particulières avec les transporteurs concernés quand elles sont affrétées par le SMT. Les compagnies sont rémunérées en fonction du nombre de kilomètres parcourus, et sont intéressés au développement du trafic, et les tarifs identiques à ceux pratiqués en zone urbaine. Le délégataire du réseau urbain a la charge du contrôle de l'activité des transporteurs suburbains (kilomètres-véhicules, fréquences...) même si ces derniers sont rémunérés directement par le SMT.

---

<sup>961</sup> **CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)**, *Les relations Autorités Organisatrice Exploitant - leur traduction par les conventions*, Ministère de l'équipement et du logement - Ministère des transports et de la mer, décembre 1990, 80 pages, page 11

En cas de mouvements de grève d'une des sociétés urbaines ou suburbaines, la partie fixe versée est tronquée d'un montant proportionnel aux kilomètres non effectués. Cette disposition reconduite à chaque convention permet aux autorités publiques de s'affranchir de toute responsabilité vis-à-vis du personnel nécessaire à l'exploitation du réseau, clause d'autant plus appréciable qu'elle ne devra, sauf blocage durable, ni participer aux négociations ni supporter d'éventuelles conséquences financières.

A l'issue de la convention de 1983, la communauté et le syndicat mixte exigent comme condition de concession de traiter avec un interlocuteur unique. TRANSEXEL et MATRA s'entendent alors pour former une nouvelle société (qui prend pour raison sociale le sigle commercial TCC), chargée de négocier avec les pouvoirs publics. La philosophie du projet de contrat proposé par le syndicat mixte à la CUDL reprend les grands points de 1983 : cahier des charges (répartition du service entre lignes et modes) ; versement d'un montant forfaitaire aux TCC par le SMT ;... L'intéressement sur la réduction des déficits est transformé en intéressement par rapport à un objectif de recettes. La concession est encore accordée pour cinq ans, et prend fin le 31 décembre 1992. Le contrat pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1993 au 31 décembre 1997 n'apporte pas de modification au contrat précédent. L'exploitant reçoit toujours du SMT un montant forfaitaire tandis qu'il s'engage sur des objectifs de recettes (à verser au SMT). Le plafonnement du déficit est fixé à 140 MF (31,34 M€) (indexation annuelle). Le SMT fixe toujours les tarifs.

Lors de l'appel d'offre européen, compte tenu de la taille du réseau lillois, de 1997, le SMT ne reçoit d'autre réponse que celle de VIA GTI. Or, outre que le SMT estime l'offre trop élevée par rapport à ses attentes, la compagnie TRANSPOLE fait l'objet d'attaques répétées de la presse et de la population sur le thème de l'insécurité des transports. Les élus, qui ne manquent pas d'être interpellés, n'ont d'autre choix politique, dans ce climat tendu de repousser l'offre de VIA GTI et de lancer un nouvel appel d'offre. Le 1<sup>er</sup> janvier 1998, le SMT ne prolonge pas la convention de 1993 et décide une gestion transitoire du réseau en régie directe. Finalement, le 31 mars 1998, Jean-Claude Gosselin, vice-président chargé des transports à la CUDL et président du SMT, est autorisé à signer une nouvelle convention avec VIA GTI qui, ayant revu à la baisse ses propositions, obtient la délégation de service publique pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 1998 au 31 décembre 2002.

La modification majeure du contrat concerne l'affrètement des lignes suburbaines et constitue une avancée primordiale dans l'unification fonctionnelle de l'exploitation. A la fin des conventions liant le SMT aux professionnels suburbains, les contrats ne seront pas renouvelés. Le délégataire sera chargé de l'exécution des services urbains et suburbains. Toutefois, pour limiter les conséquences sur les investissements en matériel roulant (autobus), il est demandé au délégataire de sous-traiter les lignes suburbaines : *"le délégataire passe les contrats avec les sous-traitants dans le respect des règles de*

*concurrence applicables aux entreprises privées gestionnaires de transports publics. Le délégataire transmet au SMT un rapport indiquant la partie sous-traitée, le nom de l'entreprise choisie, le kilométrage sous-traité, etc... Le SMT peut demander au délégataire des informations supplémentaires sur la procédure de sélection du sous-traitant. Si nécessaire, le délégataire doit être en mesure de justifier le choix auquel il a procédé dont il assumera l'entière responsabilité" <sup>962</sup>.*

Par ailleurs, à compter de juillet 1998, l'ensemble des sommes perçues par la société délégataire au titre des recettes passager est versé sur le compte du syndicat mixte, alors qu'auparavant celle-ci les conserve jusqu'au terme de l'année. Cette disposition permet ainsi de diminuer les risques de désaccord sur les comptes d'exploitation annuels.

### **3.1.1.2. LA ZONE URBAINE MONTREALAISE : LA DISTANCIATION ENTRE POUVOIR POLITIQUE ET ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT (OPT)**

---

Au début des années 1970, la situation dans la région montréalaise diverge grandement de celle rencontrée à Lille.

D'une part, l'organisation des pouvoirs politiques de la zone urbaine agglomérée, qui s'étend, certes, sur l'île de Montréal (berceau de l'urbanisation), mais aussi au nord, sur l'île Jésus, et sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, autour de la Ville de Longueuil, connaît une partition territoriale aux statuts juridiques disparates. Tandis que l'île Jésus est devenue une seule ville (Laval), de par la fusion d'une dizaine de municipalités, la structuration politique de l'île de Montréal a été résolue par la création d'une communauté urbaine rassemblant une trentaine de villes (1969), sans que n'ait évoqué la possibilité d'une extension à l'agglomération morphologique. Sur la Rive-Sud, à l'inverse des deux premiers cas, et hormis quelques rares fusions municipales, aucune structure intercommunale intégrée ne vient coordonner l'action de la ville de Longueuil avec sa banlieue.

D'autre part, avec les difficultés qu'a connu la Compagnie des Tramways de Montréal, délégataire du service publics de transports urbains (sur la moitié est de l'île), le gouvernement a décidé, plutôt que de convenir de conditions d'exploitation similaires à celle généralement retenues en France, de créer un organisme public de transport (OPT) : la Commission de Transport de Montréal (1951). Avec la création de la CUM, le régime public de la CTM est conservé

---

<sup>962</sup> **SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (SMT) (1998)**, *Délégation du service public des transports urbains de personnes de la communauté urbaine de Lille, pièce contractuelle n°1, cahier des charges*, SMT, 29 juin 1998, 113 pages (+ 32 annexes), page 29 (article 4) ; Cf. aussi titre II,

mais est transformé en Commission des Transports de la Communauté Urbaine de Montréal (CTCUM) de façon à accompagner la réorganisation politico-administrative. Si Laval et le bassin de Longueuil continuent d'être dépendants à l'orée des années 1970 de compagnies privées, décision est rapidement prise par le gouvernement du Québec de calquer le schéma d'exploitation en vigueur sur l'île de Montréal, aux situations de Laval et du bassin de Longueuil. Ainsi, la Commission des Transports de Laval (CTL) est créée en 1971 par décision gouvernementale, mais elle constitue un organisme parallèle qui n'est pas à proprement parler un service municipal. La même année, la Commission des Transports de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM) est instituée sur le territoire de six municipalités (Brossard, Greenfield Park, Longueuil, LeMoynes, Saint-Hubert, Saint-Lambert) rejointes par Boucherville en 1974. Ce sont ainsi trois organismes publics de transport qui se partagent la desserte d'un territoire d'environ 975 km<sup>2</sup>.

### ***Un pouvoir politique local dépossédé de la question du transport ?***

---

La Communauté Urbaine de Montréal, dont la formation s'est appuyée sur l'expérience française, n'a de commun avec Lille, Lyon, ou Bordeaux, que sa terminologie juridique. En fait, ses statuts, son mode de fonctionnement, ses pouvoirs, sont issus d'un contexte local particulier, caractérisé par une confrontation des pouvoirs locaux entre la Ville de Montréal et les villes de sa banlieue, et une incapacité conjoncturelle, pour les élus, de s'entendre sur les grandes missions de service public à l'échelle de son territoire. Il ne paraît donc pas étrange, à partir de ce constat, que le gouvernement du Québec, ait voulu, dès l'entrée en fonction de la structure, imposer des réformes structurelles à certains services (police notamment), ou protéger, d'une certaine manière, comme dans le cas du transport collectif, la bonne marche du service des tensions politiques locales.

Dans le cas des villes de Laval et de Longueuil (et sa banlieue), cette même distanciation est appliquée entre pouvoir public et organismes de transport, même si le contexte politique diffère grandement par rapport à ceux qui régissent l'île Centrale. En effet, l'île Jésus, depuis la fusion des municipalités qui se partageaient son territoire en 1965, connaît une unité politique et est dirigée par un maire et son conseil municipal. Sur la Rive-Sud, autour de Longueuil, l'organisation des transports publics découle d'une association plus ou moins forcée des municipalités, sans qu'une animosité entre les parties ne soit une règle générale.

Si la CUM possède des pouvoirs élargis dans différents secteurs d'activité, ceux concernant le transport collectif sont volontairement restreints par le gouvernement du Québec. Les pouvoirs du conseil de communauté sont ainsi limités à l'approbation des budgets de la commission de transport, alors qu'aucun des délégués communautaires ne participe directement à sa gestion. Certes deux commissaires sont nommés par le gouvernement pour représenter l'une ou l'autre des parties (Montréal d'une part et sa banlieue d'autre part), sur avis de chacune d'elles, mais il ne peut en aucun cas s'agir d'un maire, ou d'un délégué communautaire, pas plus d'ailleurs qu'un fonctionnaire de la communauté ou d'une des villes de la structure. Les relations sont ainsi d'autant distendues, les seuls contacts entre l'organisme de transport et le pouvoir politique, se limitent aux relations entre les commissaires et les élus qu'ils représentent. Laval et Longueuil subissent les mêmes contraintes.

La réforme du fonctionnement de la communauté urbaine de Montréal (1982) qui vise à un rééquilibrage des pouvoirs entre Montréal et sa banlieue (nouvelle qualification des conditions de majorité en conseil notamment) conduit à une réforme des organismes communautaires parallèles aux services communautaires. Ainsi la CTCUM est-elle transformée en société de transport de la communauté urbaine de Montréal (STCUM) et son conseil d'administration aménagé de manière à ce que le conseil de communauté puisse y être représenté : trois membres de Montréal, autant pour sa banlieue, deux citoyens domiciliés pour l'un dans le territoire de la Ville de Montréal, un autre sur le reste de l'île, et enfin le président du comité exécutif de la CUM. Le conseil de la CUM, nomme aussi le PDG de la société, sur avis de la Commission. Ainsi, la CUM n'obtient pas plus de pouvoirs d'intervention directs sur la société de transport, mais ce manque est compensé par la présence de délégués communautaires à la direction de la société.

La formation des Municipalités régionales de Comté est laissée à l'initiative locale par la Loi d'Aménagement et d'Urbanisme (LAU) de 1979, si elle concourt à un nouveau maillage du territoire, ne simplifie pas en soi les relations des pouvoirs publics avec leur OPT sur la Rive-Sud, ou à Laval. Il faut que le gouvernement applique les mêmes règles de participation des élus locaux aux conseils d'administration des OPT pour que les choses évoluent.

Mais parallèlement, si l'intervention gouvernementale semble ainsi disparaître au profit du pouvoir local, cette "démocratisation" des organismes publics de Transport, ne doit pas faire oublier que le Ministre des Transports dispose de leviers (financiers tout particulièrement) autrement plus contraignants et insidieux pour faire plier les pouvoirs locaux à ses exigences.

La loi sur la réorganisation municipale, engagée par le Ministère des Affaires Municipales et de la Métropole (MAMM), dès 1999, est adoptée en décembre 2000. Elle conduit à la constitution de deux "méga-cités" : à l'image de l'île Jésus trente ans plus tôt, l'île de Montréal devient une seule et même municipalité, divisée en arrondissements ; la ville nouvelle de Longueuil, rassemble quant à elle les huit municipalités les plus urbanisées de la Rive-Sud de Montréal (dont toutes celles participant à la STRSM). Cependant cette réforme n'est pas de nature à modifier les rapports entre autorités publiques et sociétés de transport, puisque seuls des aménagements sont apportés aux conseils d'administration des sociétés. Montréal et Longueuil, se retrouvent ainsi dans la même situation que Ville de Laval.

### ***Les autorités organisatrices de transport : les sociétés de transport ?***

---

Les organismes publics de transports de Laval, Longueuil, et de la CUM, ne sont pas des régies. Leur statut s'apparente en effet plus à un Etablissement Public Industriel et Commercial, d'autant plus depuis leur transformation en sociétés. Elles concentrent dans leurs structures tous les pouvoirs qui dépendraient, dans la Métropole lilloise, à la fois du SMT, de la société délégataire, et de la communauté urbaine.

Le législateur a en effet préféré donner la majorité des prérogatives en matière de transport en commun aux OPT. Outre que les sociétés possèdent en tant que mandataires des pouvoirs politiques, des moyens nécessaires à l'exploitation des réseaux de transports (matériel roulant et infrastructures), elles sont responsables des politiques de développement et de coordination des services de transport en commun (ajout ou suppression de lignes et révision de leur tracé, fréquences, kilomètres-véhicules, achats et entretiens de véhicules...) sur leur territoire. La STCUM diligente aussi les enquêtes origine-destination pour l'ensemble de l'aire métropolitaine de Montréal.

Les OPT déterminent annuellement leurs budgets d'exploitation et d'investissement (plans pluriannuels), et les tarifs d'usage du réseau, qu'ils transmettent aux collectivités (au Québec, la CUM, est entendue comme une municipalité à statut particulier), qui les financent (subventions d'équilibre). Les recours des collectivités dans ce cas se limitent à un appel auprès de la Régie des Transports du Québec (organisme gouvernemental), seule habilitée à confirmer ou infirmer les décisions des sociétés de transports publics.

Les OPT apparaissent ainsi comme les véritables autorités organisatrices des transports urbains dans l'agglomération morphologique de Montréal. La tendance du gouvernement est

d'ailleurs à renforcer le caractère dominant de celles-ci, puisque, dans le cas de la STCUM, par exemple, celui-ci a décidé le transfert en sa faveur de la responsabilité du réseau de métro (1990) et des crédits affectés à sa rénovation (au 1<sup>er</sup> janvier 1996). D'ailleurs, le rapport annuel de la CUM ne mentionne plus dès 1998, les activités de son bureau transport, dissous l'année précédente.

L'action des autorités organisatrices est toutefois soumise à deux limites. La première tient à une intervention monopolistique sur leur territoire. Alors que les trois OPT représentent 90% des déplacements effectués dans la région métropolitaine de Montréal, ils agissent en concurrents plus qu'en partenaires et aucune structure de coordination n'est créée avant 1990. Le CMTC (Conseil Métropolitain de Transport en Commun) n'apporte d'ailleurs guère de solutions pratiques et est remplacé en 1996 par l'AMT (Agence métropolitaine des Transports), qui depuis mène une politique active de complémentarité. Le CMTC (1990) qui associent les trois OPT, en vue de favoriser la coordination des sociétés de transport de Laval, Longueuil et Montréal, met en place, avec beaucoup de peine, une intégration tarifaire partielle. Par la suite, si l'AMT, dont l'administration est dominée par la présence de la Province du Québec, n'intervient pas directement dans l'exploitation des transports urbains, elle développe, dès le 1<sup>er</sup> juillet 1998, un nouveau système tarifaire, la TRAM (TRain Autobus Métro), sur une base zonale, qui consiste à la vente de titres intégrés mensuels, autorisant la correspondance entre les différents OPT et OMIT de son territoire, dont les recettes sont ensuite réparties entre les différentes AOT, dont principalement la STCUM. L'autre limite tient dans ce que les pouvoirs des OPT sont largement soumis à l'autorité de la Province de Québec, qui pèse fortement sur l'équilibre des comptes d'exploitation : les variations de sa participation, - entre 10% et 65% des déficits entre 1975 et 1999 -, sont de nature à infléchir ou orienter les politiques d'exploitation des sociétés.

Au total, s'il fallait, à l'instar de la communauté urbaine de Lille, classer celle de Montréal par rapport à la typologie des niveaux d'expertise des structures municipales ou intermunicipales représentant les pouvoirs locaux, Communauté urbaine de Montréal, Ville de Laval et Conseil des Maires (de la Rive-Sud concernés par l'organisme de transport), celles-ci ne pourraient figurer que dans les catégories à "faible expertise" en matière de transport. En effet, même si les pouvoirs publics (dans le cadre de leurs services d'aménagement du territoire, ou d'un bureau du transport spécifiquement chargé à la CUM de la rénovation du réseau initial du métro), peuvent disposer de certaines compétences techniques, ces dernières sont de loin inférieures à celles dont disposent les OPT. Même la compétence de la CUM en matière de prolongement du métro (1969-1990) dépend, en amont plutôt des services techniques de la Province que de ses propres services, et en aval (construction, contrôle), de l'OPT communautaire.



Ainsi, il ressort que l'exploitation des transports collectifs urbains à Montréal, est d'essence technocratique, puisque soumise aux jeux d'administrations disparates locales (sociétés publiques de transport urbain) ou gouvernementales (MTQ, AMT), plus qu'à un pouvoir politique, diminué par des luttes intestines et dépossédé par la Province de toute possibilité d'initiative ou de contrôle.

### 3.1.2.

#### **LES AUTRES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS**

---

Hors les autorités responsables des transports qui président à l'exploitation des transports urbains dans les périmètres concernés (SMT de la CUDL, ou les OPT de Laval, de Longueuil, et de la CUM), d'autres autorités fournissent un service de transport collectif aux populations qui n'ont pas accès aux réseaux dits urbains.

Tandis que la région Nord-Pas-de-Calais a obtenu de l'Etat la possibilité d'organiser les transports ferroviaires sur son territoire, l'AMT (après les sociétés ferroviaires et la STCUM) devient responsable de la gestion des lignes de train de banlieue. Dans les zones rurales (ou rurbaines) en expansion, aux limites des franges urbaines, la nécessité de la mise en place de transports collectifs devient impérative dès lors que les besoins de mobilité vers les centres s'accroissent avec la déconcentration démographique (périurbanisation) : ce rôle de desserte va incomber, en France, au département du Nord, et dans la Région métropolitaine de Montréal, aux municipalités réunies en Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT).

##### **3.1.2.1. LE TRANSPORT INTERURBAIN SUR ROUTE**

---

Au plan des transports interurbains sur route, il existe de profondes différences de juridiction et de fonctionnement, entre les CIT d'une part et le département du Nord d'autre part, quoique l'objectif final soit relativement similaire : faciliter la mobilité entre zones rurales et urbaines

##### ***Les Conseil intermunicipaux de transport (CIT)***

---

Les Conseils Intermunicipaux de Transports (CIT) dépendent d'une loi de 1983, qui prépare le désengagement des OPT urbaines des liaisons interurbaines dont elles étaient responsables jusqu'alors, et conduit à la responsabilisation des municipalités rurales (ou rurbaines), en terme d'organisation et de financement du transport en commun. Quoique la loi ait été votée à la suite de la

LAU (1979), qui amène au groupement volontaire des municipalités en municipalités régionales de comté (MRC) pour asseoir le mouvement de décentralisation de la Province, les territoires des CIT ne semble pas s'appuyer sur ce découpage administratif et obéissent à d'autres logiques que celles qui présidaient à la formation des MRC (aménagement du territoire notamment).

A compter de 1985, une quinzaine de CIT voit le jour associant la plupart des municipalités des couronnes Nord et Sud du fleuve Saint-Laurent. Toutefois, certaines municipalités restent (volontairement) exclues de ce type d'organismes. L'activité de transport varie fortement d'un CIT à l'autre. Certains, même, alors qu'ils existent juridiquement, ne proposent plus quelques années plus tard d'activité de transport de personnes (Presqu'île, ou Le Gardeur, par exemple en 1995), alors que d'autres poursuivent leur développement.

Les Conseils Intermunicipaux de transport, en vertu de la loi qui les régit, sont des AOT qui ont le pouvoir d'organiser (planification) les transports collectifs sur leurs territoires, sans pour autant avoir la possibilité de gérer en propre (régie intermunicipale) le réseau d'autobus. Ils sont autorisés à mettre en œuvre des lignes qui permettent la jonction avec les réseaux de transport des trois OPT de la région montréalaise. Il n'existe toutefois aucune mesure de coordination, ni de participation financière des CIT au fonctionnement des OPT.

Les CIT doivent, avec des sociétés de transports, contractualiser l'exploitation sur la base d'un cahier des charges qu'ils définissent (tracé des circuits, fréquences, horaires...), et déterminer les tarifs pratiqués, éventuellement variables en fonction de catégories d'usagers (étudiant, personnes âgées...). Le choix du délégataire doit s'effectuer dans les conditions de passation de marchés publics, selon les règles de concurrence en vigueur. Ainsi, le choix d'un transporteur (public ou privé <sup>963</sup>) doit être validé sur la base du meilleur rapport coût / production - productivité. Le gouvernement du Québec, s'il laisse tout loisir aux CIT de déterminer la nature des contrats et la rémunération du transporteur, se réserve le droit de les désapprouver après transmission dudit contrat par l'AOT.

En fait, pour transposer la nature des contrats au modèle français, tous les cas de figurent peuvent exister : risques et périls, affermage, régie intéressée. Le transporteur peut ainsi être rémunéré sur la base d'un forfait annuel (affermage), ou sur des variantes de convention de régie intéressée : *"lorsque le contrat prévoit que la rémunération du transporteur est basée, en tout ou pour la plus grande partie, sur le nombre de passagers transportés, le contrat doit indiquer, sur une base*

---

<sup>963</sup> Les CIT peuvent en effet faire appel à un OPT pour assurer leur service de transport

annuelle, le nombre de passagers prévu par les parties et contenir une clause par laquelle le conseil s'engage à combler une insuffisance de recettes attribuable à un nombre de passagers inférieur à celui prévu au contrat" (article 12.4 de la version modifiée de la loi du 11 novembre 1999)... Les CIT peuvent à tout moment, intervenir pour modifier la substance du service fourni, sachant que le délégataire est, dans ce cas, tenu d'effectuer le service fonction des corrections intervenues. Dans ce cas, les clauses d'ajustement du contrat réévaluent, ou dévaluent, le prix du service.

Le rapport entre concédant et concessionnaire, est donc théoriquement, en faveur des pouvoirs publics municipaux, puisque les seconds sont soumis à un cahier des charges et à des conditions d'exploitation strictes. Mais le pouvoir concédant (politique) n'est pas pour autant autonome, car les municipalités des couronnes Nord et Sud ne disposent pas, *a contrario* des municipalités centrales, de services techniques ou de conseil, suffisant pour élaborer leur propre politique de transport (ou de déplacement).

En fait, souvent, le niveau de service rendu pour les CIT par les délégataires, dépend avant tout, de la volonté des municipalités de développer un service public de transport collectif susceptible de faciliter, d'une part, les relations internes au groupement (transport de proximité), et d'autre part, entre leur groupement et la zone centrale urbaine. Mais les niveaux de service restent souvent minimalistes, les dépenses inhérentes particulièrement encadrées et surveillées : les AOT en somme, satisfont à un besoin exprimé par une population essentiellement captive, sans privilégier le mode collectif comme mode moteur de la mobilité, en se reposant sur une alternative qui leur semble moins onéreuse et plus efficace : l'automobile.

### ***Le Département du Nord et les liaisons interurbaines***

---

Avant le schéma départemental de 1982, les services interurbains de voyageurs (hors PTU) sont le résultat d'ententes intervenues au CTDI entre le représentant de l'état dans le département et les transporteurs privés. Ces derniers fixent leurs tarifs puisque l'exploitation s'effectue aux risques et périls. Le Conseil Général du Nord, n'intervient que dans le domaine du transport scolaire, de par le financement de circuits spéciaux.

Avec les lois de décentralisation (la LOTI au premier chef), le Département du Nord, détermine avec les transporteurs les circuits et les fréquences de desserte, de façon à ce que chaque commune, située hors d'un PTU, soit desservie chaque jour (au moins un aller et retour). La plupart des circuits dépendent de contrats aux risques et périls, mais dans certains cas, une garantie de recettes

est approuvée de façon à ce que le service, considéré d'intérêt départemental, mais structurellement déficitaire, puisse être fourni. Les risques et périls de certains trajets sont cependant amoindris du fait de leur utilisation par les usagers scolaires, le Département concourant toujours financièrement à ce type de déplacements (compensations tarifaires).

A compter du début des années 1990, les conventions de lignes à garantie de recettes ont tendance à disparaître pour un retour aux risques et périls de l'exploitant. Si en 1992-1993, 18 transporteurs étaient encore concernés, ils ne sont plus que huit en 1994-1995, puis quatre, en 1998-1999.

En 2000, le nouveau schéma de transport départemental de voyageurs du Nord, modifie profondément l'organisation, le financement, et les conditions d'exploitation des services. Il est élaboré par un service technique des transports expérimenté dépendant du Conseil Général (lequel détermine les orientations de politique générale qui découlent d'ailleurs souvent elles-mêmes de positions technocratiques), sans que les liens avec l'administration d'Etat ne soient rompus : par "transfuge" de personnels, ou relations étroites avec elle.

En 2000, seule une ligne dépendant d'une convention à garantie de recette perdue et échappe à l'obligation légale du fait du caractère international de la desserte : Maubeuge – Mons (Be). Tous les autres circuits sont désormais exploités aux risques et périls des transporteurs, réunis en groupements, dans le cadre de bassins de transport : les recettes sont partagées au sein de ces groupements entre les différents intervenants en fonction des critères qu'ils déterminent (niveau de service réalisé...). Ces groupements bénéficient d'un financement du conseil général en fonction des effectifs scolaires transportés dans chaque bassin sur les lignes régulières<sup>964</sup> et doivent appliquer le nouveau tarif unifié, qualifié de social, imposé par le département.

Ainsi, les rapports entre l'AOT et les entreprises délégataires ont beaucoup évolué à l'avantage de l'autorité publique départementale (politique et technocratique), les transporteurs étant réduits, comme dans le cas du réseau urbain ou suburbain du PTU lillois, à une tâche d'exécution de service. Mais l'application du schéma 2000 répond à un objectif double : d'une part, satisfaire les orientations de service public du conseil général du Nord (tarifs, desserte de tout le département) ; et d'autre part, satisfaire aux obligations de rentabilité financière globale du réseau pour chaque groupement délégataire (notamment grâce à l'intégration des services scolaires subventionnés par le département, aux lignes régulières) compte tenu des contrats aux risques et périls.

---

<sup>964</sup> A de rares exceptions, subsistent des circuits spéciaux dont le parcours ne permettaient pas l'intégration à des lignes régulières.

---

Ainsi la grande différence du transport interurbain routier entre la région lilloise et la région montréalaise tient moins à la nature de l'exploitation du service, caractérisée par une concession des pouvoirs publics à un délégataire, qu'au territoire d'action des différentes AOT qui en sont responsables. Alors que le Département du Nord, est délégateur pour l'ensemble de son territoire, hors les zones urbaines organisées en PTU, les rives Nord et Sud de la métropole montréalaise ne font pas l'objet d'une uniformité institutionnelle, puisque découpées au gré des volontés municipales.

L'avantage du mode de délégation nordiste est somme toute de favoriser l'usage du transport en commun et de permettre, outre le rabattement vers les grands centres (dont la CUDL), de faciliter les relations transversales directes, ou nolisées, grâce notamment à l'application d'une tarification commune. Cependant, le tracé des circuits permet d'espérer une augmentation de trafic sur courtes ou moyennes distances et est organisé de manière à compléter les dessertes du Train Express Régional TER, plus efficaces sur les longues distances (le nombre de correspondances nécessaires au parcours est bien moindre que sur route). A l'inverse, l'organisation montréalaise est une exploitation qui n'assure que deux objectifs : une desserte strictement locale (intercommunale), complétée par une ou plusieurs liaisons "directes" avec les OPT (principalement celui de la CUM). Les relations transversales (entre les CIT) n'existent pas, les correspondances entre elles n'étant de toute manière pas compatible même dans le cas de points de rabattements commun à plusieurs compagnies (différences tarifaires et absence d'intégration, ou de coordination...).

### **3.1.2.2. LE TRANSPORT INTERURBAIN SUR RAIL**

---

Au début des années 1970, le transport sur rail de voyageurs, dépend, dans la région de Montréal de deux sociétés ferroviaires, CP (privée) et CN (publique, puis privatisée dans les années 1990). En France, la SNCF (SEM jusqu'en 1982 puis EPIC), dispose d'un monopole d'exploitation des relations ferroviaires.

#### ***Les trains de la banlieue de Montréal***

---

Les relations qui associent les exploitants ferroviaires aux autorités publiques provinciale ou locales, connaît entre 1970 et 1995, de profonds bouleversements. En effet, jusqu'en 1979, les compagnies du CN et du CP, organisent et financent, à perte, des services de trains de banlieue, qui irrigue la région de Montréal, à partir des deux gares de la Ville de Montréal, ce qui les

amènent tout naturellement à fermer progressivement certains axes, sans que les pouvoirs publics ne puissent, et logiquement, intervenir. Toutefois, en 1979, le gouvernement du Québec décide de financer les deux principales lignes, Rigaud (CP) et Deux-Montagnes (CN), de façon à ce que soient maintenues des dessertes journalières minimales. En 1982, alors que les compagnies ferroviaires, malgré l'aide de la Province du Québec, ont indiqué qu'elles abandonneraient leur activité voyageur dans la Région, le gouvernement du Québec, suite aux négociations engagées entre CN, CP et STCUM, donne à la société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal, la mission de gérer le service ferroviaire de banlieue. Elle passe ainsi avec chaque compagnie, une convention de délégation de service. La STCUM fixe un cahier des charges et les tarifs liés à l'usage du train, acquiert les matériels d'exploitation (hors les voies). Le gouvernement s'engage à financer une part importante des déficits d'exploitation.

Cependant, après la modernisation des deux lignes, achevée au milieu des années 1990, et la fin des subventions accordées au titre du déficit des trains de banlieue pour 1995, la STCUM, à son tour, menace de fermer les deux axes ferroviaires, ne voulant supporter seule, comme jusque là, la charge financière de lignes, qui irriguent, certes, l'île de Montréal, mais aussi et de façon aussi importante, Laval, la Rive-Nord, et l'extrême Sud-Ouest de la région métropolitaine (Dorion, Rigaud).

La création de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT), à qui le gouvernement confie la gestion des trains de banlieue, change encore la donne et la nature des relations entre les autorités publiques et l'exploitation des trains de banlieue. L'AMT, n'est plus comme le CMTC (1990-1995), une agence dépendant des OPT, mais de l'Etat provincial, ce qui lui confère une certaine indépendance. Elle dispose de financements croisés, propres (différentes taxes), ou en provenance des municipalités qui sont territorialement incluses dans la structure supramunicipale.

Elle se conduit alors en véritable AOT ferroviaire, et émet des propositions de développement des trains de banlieue. Si elle délègue dans un premier temps l'exploitation du service à la STCUM, elle lance dès 1996, un appel d'offre et sélectionne deux sociétés privées, à qui elle délègue les trains de banlieue, dès l'année suivante, sur la base d'un cahier des charges et d'un contrat d'affermage (financement forfaitaire) : Le CN pour la ligne Deux-Montagnes et la compagnie Saint-Laurent et Hudson pour la ligne de Rigaud. Elle escompte, compte tenu de l'issue des négociations une réduction du coût de service de près de 10%. Elle détermine aussi les tarifs des chemins de fer : découpage zonal des lignes, complété d'une intégration tarifaire régionale, intermodale et inter-réseaux (titres mensuels TRAM). Le financement du déficit d'exploitation des trains de banlieue s'effectue par le

biais, d'une partie des recettes passagers, sur fonds propres, et pour 40%, d'une facturation aux municipalités traversées ou leur groupement (CUM) en fonction de leur richesse fiscale.

Ainsi, les trains de banlieue, sont, en une vingtaine d'années, passés d'un stade de gestion privée, aux risques et périls, à une exploitation conventionnée, à montant forfaitaire. Pour autant, les pouvoirs publics locaux (municipaux), ne sont pas encore directement investis dans les conditions d'exploitation des dessertes interurbaines sur rail. Leur seule participation est de nature financière, encore n'ont-elles aucun regard sur les montants, qui sont définis par l'AMT, émanation provinciale qui dispose d'une capacité d'expertise s'appuyant d'une part sur ses services, pourtant restreints, et sur les services du MTQ, principalement.

### ***Les Trains express régionaux du Nord-Pas-de-Calais***

---

Sans revenir précisément sur les différentes phases de l'organisation et de la planification des transports ferroviaires en Nord-Pas-de-Calais, développés *supra*, il convient d'observer les relations qui associe le Conseil régional à l'exploitant, SNCF.

La Société Nationale des Chemins de Fer bénéficie, - malgré les lois de décentralisation et les compétences données aux régions, en 1983-1986, puis élargies en 1997 (décentralisation effective du TER) -, de pouvoirs étendus quant à l'exploitation des services ferroviaires. Elle dispose de capacités d'expertise lourdes, et d'objectifs propres qu'elle concilie parfois difficilement avec les collectivités locales. Certes, le conventionnement de l'intégralité des lignes régionales, est pour elle un objectif primordial, mais elle ne conçoit l'accord passé entre elle et les régions que comme un moyen de faire reposer les déficits d'exploitation des trains sur d'autres comptes que les siens. Elle doit cependant, pour arriver à ses fins entrer dans un processus de négociation avec la collectivité locale (la région). Le monopole dont elle bénéficiait sur l'exploitation des trains n'est sans doute pas étranger à son attitude vis-à-vis des ses partenaires.

Le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, pour sa part, - région où les conventions d'exploitation à la marge n'ont jamais fait figure d'option envisageable contrairement à la majorité des autres régions françaises -, a su, pour contrebalancer, pour une part du moins, le poids d'expertise et "historique" de la SNCF, se doter de services techniques de transport, capables de construire une politique de transport en adéquation avec la volonté des élus régionaux. Mais malgré cela le poids des partenaires demeurent en faveur de la SNCF.

Avec la convention d'expérimentation de la décentralisation de la compétence ferroviaire aux régions, à laquelle participe le Nord-Pas-de-Calais, le conseil régional et ses services, obtiennent des pouvoirs élargis, mais qui restent cependant largement dépendants de la bonne volonté, voire de la bonne foi, de la SNCF. Les conventions signées, en février 1997, entre la Région, l'Etat et la SNCF, sont symptomatiques des relations "bras de fer" qui peuvent se dérouler entre l'EPIC et la collectivité.

La région devient une véritable autorité organisatrice des Transports ferroviaires sur son territoire. Outre qu'elle élabore ainsi une politique régionale et veille à promouvoir une offre multimodale et intégrée des transports collectifs, en relation avec les autres AOT, elle définit, mais après concertation avec la SNCF, un cahier des charges (consistance du service, service rendu en gare, horaires d'ouverture des gares TER, charte de qualité).

Elle peut aussi définir des tarifications régionales particulières (réduction étudiant, carte Week-end...), sous réserve de leur compatibilité avec la tarification SNCF de base. Les réductions tarifaires à caractère social reste de compétence étatique, et le manque à gagner intégralement compensé par l'Etat à la SNCF.

Elle reçoit de l'Etat une contribution financière forfaitaire, auparavant, versée directement à la SNCF. Elle reverse par la suite un acompte mensuel égal au douzième de la contribution prévisionnelle aux charges d'exploitation (déterminées conjointement entre les deux parties, puis actualisées).

La région possède aussi un droit de contrôle et d'audit, sur tous les aspects qui concerne l'exploitation du service public (qualité, information, charges et recettes...), mais elle "*garantit la confidentialité des informations dont la diffusion est susceptible de porter un préjudice commercial à la SNCF. Cette garantie s'applique notamment à tous les consultants auxquels elle a recours*" (article 8 de la convention région Nord-Pas-de-Calais /SNCF). Elle est responsable de la communication institutionnelle du TER.

La SNCF, pour sa part, est l'exploitante du réseau régional (ferroviaire et éventuellement routier), et doit assurer la continuité du service public, sans qu'aucune clause de pénalisation ne soit développée dans les conventions en cas de grève du personnel (comme cela est le cas dans la convention entre SMT et délégataire urbain) : tout au plus l'article 11 de la convention Région / SNCF prévoit qu'elles pourront être déterminées au cours de l'expérimentation. Elle assure la commercialisation des titres de transport.

La SNCF depuis l'expérimentation perçoit de la région une subvention d'équilibre, et s'engage sur un objectif de recettes. Elle partage, à part égal avec la région Nord-Pas-de-Calais, le risque commercial qui en découle : si les recettes sont supérieures aux résultats attendus, les suppléments sont partagés



entre les deux parties (réduction de la contribution mensuelle régionale) ; dans le cas inverse, la SNCF pourvoit au financement de la moitié du manque à gagner.

Elle a, en sus de son rôle d'exploitant, un devoir d'information de la région (rapport d'activité annuel, tableau de bord trimestriel, prévisions financières et de trafic, analyses prospectives...) et de transparence de ses activités, deux points qui sont somme toute à la source du litige qui oppose la région Nord-Pas-de-Calais à la direction régionale SNCF depuis 1998-1999<sup>965</sup>. Elle s'entend aussi avec la région Nord-Pas-de-Calais sur la réalisation d'études, elle est force de proposition en matière d'optimisation de l'offre (comme le délégataire urbain lillois), et fournit son concours, en qualité de professionnel des transports ferroviaires, en cas de sollicitation par la région dans les autres domaines.

---

Avec le transfert de la compétence ferroviaire à l'Agence Métropolitaine de Transport, et la décentralisation effective du TER à la région Nord-Pas-de-Calais, les modes d'organisation et d'exploitation des dessertes régionales sur rail, tendent à converger dans les deux métropoles étudiées. Deux AOT délèguent à des compagnies de chemins de fer, l'exploitation de circuits qu'elles déterminent, dans les conditions qu'elles définissent.

Les rapports de forces entre pouvoirs concédants et délégataires ne sont cependant pas similaires. L'AMT dispose d'une latitude relativement plus importante qu'en France, notamment parce qu'elle dispose de plusieurs interlocuteurs, des sociétés privées mises en concurrence et donc soumises à des logiques de marché et de marchandage ; la région Nord-Pas-de-Calais doit, elle, conjuguer d'une part avec l'Etat pour obtenir les fonds nécessaires à l'exploitation du TER, mais aussi se satisfaire de l'interlocuteur unique qui lui est proposé pour lors (la SNCF, une société publique, monopolistique). La création de Réseau Ferré de France (propriétaire des infrastructures ferroviaires) pourrait à terme ouvrir l'exploitation (sur la base d'une tarification d'usage des rails, et sous réserves, évidemment, d'aménagements législatifs adéquats) à d'autres groupements, privés ou publics, français ou étrangers, à l'image de l'exploitation des trains de la banlieue de Londres (dont un délégataire n'est autre que la CGEA)

---

<sup>965</sup> Les rapports conflictuels entre la région Nord-Pas-de-Calais et la direction régionale SNCF notamment quant aux comptes d'exploitation, ont installé un climat de méfiance réciproque, qui n'a pas facilité l'accès aux informations sur le TER. La direction SNCF se limite à la diffusion de documents, ou anciens, ou à large diffusion publique, tandis que la direction du service transport de la région, rejette systématiquement les demandes de consultation, même appuyées par le vice-président chargé du transport, et renvoient à des recherches aux centres de documentation régionale ou d'archives, qui, quoique réceptifs et prévenants, ne possèdent, pour leur part, que des informations partielles sur l'activité TER, et souvent relativement vagues.

Toutefois, pour lors, l'échelle à laquelle les deux AOT interviennent, font de la région Nord-Pas-de-Calais une AOT responsable autant des transports interurbains sur longues que sur courtes distances (et pas uniquement dans l'arrondissement de Lille), tandis que l'action de l'AMT, est concentrée sur la desserte de la zone centrale urbaine montréalaise (lignes radiales). La consistance des infrastructures ferroviaires sur lesquelles elles interviennent, et les services fournis, empêchent toute comparaison. En fait, l'activité de l'AMT pourrait être assimilée à celle du SMT de la Communauté urbaine de Lille, si ce dernier avait compétence pour concéder un service de transport ferroviaire interne au périmètre de Lille Métropole (ce qui pourrait arriver de par la possibilité envisagée de lignes de tram-train dans le PDU d'octobre 1999).

### **3.2.**

## **PRODUCTION ET PRODUCTIVITE DES TRANSPORTS EN COMMUN**

---

Les acteurs institutionnels ou privés chargés de l'exploitation des réseaux de transport collectif à Lille ou à Montréal, sont confrontés dès le début des années 1970, à un recul tangible de la fréquentation de leurs véhicules et à l'augmentation exponentielle des déficits des sociétés. Ils se trouvent dès lors dans l'obligation de déterminer une politique de gestion susceptible, d'une part, de maintenir un niveau de service suffisant pour rester attractifs vis-à-vis de leur clientèle et, d'autre part, de limiter le recours aux fonds publics.

C'est à compter de cette prise de conscience que la production des transports en commun va être assujettie à une notion de "rentabilité", sinon à celle de productivité. Si la rentabilité économique des transports collectifs est abandonnée rapidement au profit d'une rentabilité sociale, la productivité des réseaux reçoit toute l'attention des pouvoirs publics. Bientôt de nouveaux critères d'évaluation sont mis en place, que soient considérés la fourniture globale du service par rapport à sa fréquentation, ou encore l'optimisation des facteurs de production (travail et capital) dans leur gestion quotidienne.

### **3.2.1. DE L'EXPLOITATION QUOTIDIENNE**

---

L'amélioration de la productivité des services de transports, passe par l'intégration de méthodes, de techniques, ou de technologies innovantes, qui agissent directement sur les facteurs de production. Elle peut aussi, intervenir plus ou moins directement sur l'utilisateur, par l'imposition de règles ou de pratiques nouvelles. De plus, la recherche de l'accroissement de l'achalandage des lignes peut

aussi favoriser une croissance de la productivité des services, les moyens pour atteindre cet objectif ayant trait à une politique d'information et de communication, et à une politique commerciale.

### 3.2.1.1. SIGNES EXTERIEURS D'UNE EVOLUTION

---

La recherche d'une réduction des coûts de production et d'optimisation des personnels et des matériels, ainsi que d'une meilleure prise des conditions d'exploitation des véhicules de transports collectifs (autobus ou tramways), font l'objet de modifications profondes depuis le début des années 1950. Il ne s'agit pas d'évolutions isolées, ou spécifiques à certaines métropoles ou pays, mais un vaste mouvement d'homogénéisation au niveau international.

La conduite à un seul agent, d'abord testé au début des années 1950 par la CGIT (Lille) et la CTM (Montréal), est par la suite généralisée, dans les années 1960, concomitamment à la modernisation (automatisation des commandes de conduite notamment) et l'homogénéisation des parcs de véhicules, par les institutions responsables (CTCUM et Syndicat Mixte).

#### *Evolution de la perception des titres voyageurs*

---

Après Guerres, le receveur dispose, à Lille, "d'une "clarinette", c'est-à-dire d'une planche à billets, de différentes couleurs selon le sectionnement, d'un tampon encreur et d'un cachet avec lequel il poinçonne le billet correspondant au trajet, tout en rendant la monnaie avec un tintement bien significatif de la sacoche tenue en bandoulière. Puis apparaît l'oblitérateur, et avec ce nouvel appareil, le receveur détache d'un carnet (...) le nombre de tickets correspondant au sectionnement (...) et le composte avec le bruit très caractéristique de la moulinette sur le réseau de l'ELRT. Sur le réseau de la CGIT, l'usager utilise une carte, divisée en sections suivant la longueur du parcours, que poinçonne le receveur avec un cachet"<sup>966</sup>. Le personnel embarqué, réduit à un conducteur-receveur au début des années 1960, relègue au passé des gestes et des habitudes.

A la fin des années 1950, Un ingénieur de la CGIT (M. Gryspert), met au point un oblitérateur automatique<sup>967</sup> qu'adoptent la CGIT (1961), et la SNELRT (1971) jusqu'en 1982, et qui soulage le travail du conducteur, permettant la limitation du temps d'arrêt du véhicule et des économies substantielles en matière de main-d'œuvre. Dès 1982, avec l'adoption d'une tarification unique, le

---

<sup>966</sup> LEPERS Paulette, *op. cit.*, page 99

<sup>967</sup> L'oblitérateur Gryspert consiste en une commande électromagnétique mettant en jeu un certain nombre de poinçons mobiles qui perforent les tickets introduits dans l'appareil, les trous correspondant aux jours, heures, section et à la course.

nouvel oblitérateur devient électronique, et affiche, les jours et heures du début de trajet. Il ne connaîtra plus de modification majeure.

A Montréal, le tarif unique permet l'achat de billets auprès du conducteur, de façon beaucoup plus simple, opération encore facilitée pour l'opérateur depuis la mise en application du "paiement exact" dans les véhicules CTCUM, le 28 décembre 1974 : *"L'utilisateur doit maintenant déposer un billet ou la monnaie exacte dans la boîte de transactions"*<sup>968</sup>. *Les billets sont en vente dans toutes les stations de métro. De nombreux commerçants, dans le territoire desservi par les autobus de la CTCUM, ont accepté de faire partie du réseau de vente qui s'agrandit sans cesse. Des études sont en cours afin d'évaluer les effets attendus de la nouvelle méthode de perception : élimination des vols, prévention des accidents (...) et l'accélération possible du service aux voyageurs"*<sup>969</sup>.

Le développement des abonnements hebdomadaires et mensuels est aussi une nouvelle avancée pour les temps de parcours, puisque leur large adoption par les usagers réguliers permet un gain de temps appréciable, à la montée dans les autobus ou à l'entrée des métropolitains. En 1980, avec la commercialisation de la CAM (Carte Autobus-Métro), à Montréal, puis en 1982, à Lille, le chauffeur-receveur d'un autobus, constate de visu que l'utilisateur dispose d'un titre de transport. La CAM, carte magnétique, change aussi de nombreuses habitudes pour les usagers puisque les portillons d'accès au métro, disposent désormais de bornes de validation qui acceptent à leur niveau inférieur, les billets (d'un trajet), et à leur niveau supérieur, les CAM (validation par glissement dans la fente de lecture). A Lille, la mise en service du métro automatique (VAL), en 1983-1984, n'entraîne pas l'intégration de techniques nouvelles pour la validation des titres (uniques ou abonnements) : des bornes de compostages (sans portillons) laissent un libre accès aux usagers, ainsi qu'aux fraudeurs. Depuis 2000, des études de billétique-monétique ont été lancées pour améliorer le système de perception et limiter la fraude autrement que par le travail d'agents de contrôle.

### ***Reconnaissance et accessibilité des véhicules des sociétés***

---

Le besoin d'homogénéisation dégagé par les autorités responsables de l'exploitation passe aussi souvent par l'idée que les véhicules doivent être reconnaissables et facilement accessibles pour le grand public.

---

<sup>968</sup> Le conducteur n'a ainsi plus à rendre de monnaie, l'appareil estimant au poids le montant versé par l'utilisateur, qui peut aussi déposer un billet préalablement acheté dans un point de vente agréé par la CTCUM

<sup>969</sup> CTCUM, *rapport annuel 1974, 1975*, non paginé

Par délibération n ° 37 du 18 janvier 1974, le conseil de la communauté urbaine de Lille, dans le cadre de la modernisation et de la fusion progressive des deux réseaux urbains décide de "matérialiser aux yeux du public la détermination du pouvoir concédant en se prononçant sur une uniformisation, à la date du 31 Décembre 1974, des peintures extérieures de l'ensemble des véhicules de transports urbains appartenant au Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine De Lille et mis à disposition des sociétés fermières CGIT et SNELRT". Dans le même temps, le 13 mars 1974, la CTCUM adopte ses couleurs officielles : bleu, blanc et aluminium. Si les couleurs de la STCUM sont toujours en vigueur, la création des TCC (COMELI et COTRALI) en 1982 impose un nouveau sigle et un nouveau code de reconnaissance, de même que Transpole 12 ans plus tard, avec la fusion des deux sociétés formant les TCC.

**Figure n°146**  
**Sigles et couleurs des sociétés de transport urbain de Lille et de Montréal**



L'homogénéisation des couleurs des autobus vaut aussi pour les autres véhicules utilisés sur les réseaux (voitures de métro ou de tramway). Le mobilier urbain connaît lui aussi le même processus de standardisation dès la fin des années 1970. Le premier panneau d'arrêt aux couleurs de la STCUM est installé dans le centre ville de Montréal en octobre 1977, tandis que le SMT entame la même démarche, tout en systématisant l'implantation d'abribus : au 18 février 1988, un arrêt sur deux est pourvu d'un abribus, soit plus de 1 200. Par ailleurs, avec la mise en service de la première ligne de métro, des panneaux aux couleurs de la société de transport font leur apparition sur les trottoirs de la communauté pour indiquer la station la plus proche.

L'accessibilité aux autobus est un autre défi à relever pour les pouvoirs publics, avec le passage à l'agent unique. Pour éviter l'encombrement des portes avant (montée et descente des passagers), une campagne est lancée pour modifier les habitudes des usagers tant à Lille qu'à Montréal, pour fluidifier la circulation interne des véhicules, limiter leurs temps d'attente à l'arrêt, mais aussi d'une certaine manière, contrôler les titres de transport : les usagers devront accéder à l'autobus

par l'avant, pour en descendre, par les portes centrales ou arrières. Si ce "circuit" est adopté au début des années 1980 par les sociétés urbaines lilloises, la prise de conscience est plus tardive à Montréal (années 1990).

### ***La productivité du capital***

---

Toutes les perfectionnement abordés, qui aboutissent pour majeure partie à maintenir ou améliorer les vitesses commerciales des autobus, sont directement issus d'évolutions (mode de perception...) qui touchent, ou l'usager, ou le conducteur. Mais, sans revenir particulièrement sur les apports des TCSP (métro ou tramways modernes) en terme de productivité ou d'amélioration des réseaux de transports, de nombreuses améliorations techniques touchent aussi les autobus. *"La comparaison avec le tramway ou le métro n'est pas à l'avantage de l'autobus : il circule sur voirie "banale", au milieu des autres véhicules, ne bénéficie que rarement de priorités, sa vitesse commerciale et son confort sont médiocres, et l'image, finalement peu innovante. Comme si l'autobus avait stagné quand tous les autres systèmes techniques, le tramway en site propre, le métro automatique sans conducteur et... la voiture particulière capturaient les dernières applications de l'innovation technologique. Pourtant la réalité est autre"* <sup>970</sup>.

Progressivement, les autobus intègrent des améliorations techniques qui profitent pour une part au conducteur (boîtes automatiques, démarrage électronique,...), et pour une autre part aux usagers.

Alors que l'accessibilité aux handicapés ou aux personnes à mobilité réduite devient une véritable préoccupation, la communauté urbaine de Lille décide lors des investissements concernant le métro ou le tramway d'intégrer cette obligation au cahier des charges, si bien que toutes les stations de métro (et stations de tramway souterraines) sont dotées d'ascenseurs (niveau rue, jusqu'au niveau des quais). SMT et CUDL mettent aussi à l'étude des autobus à planchers surbaissés (au niveau des trottoirs, sans marche pied) dans le même objectif, qui entrent en circulation au milieu des années 1990. Les conditions d'accès pour ces usagers spécifiques ne sont pas les mêmes à Montréal puisque rien n'est fait pour qu'ils puissent utiliser les transports en commun ordinaires (pas même le métro). En revanche, les différentes OPT urbaines ont développé des transports dits adaptés pour répondre à cette demande. Les contraintes sont cependant plus importantes pour l'usager.

L'apparition d'autobus articulés permet aussi de faire face, aux heures de pointe, à une forte demande des usagers, sans devoir recourir, pour le transporteur à l'embauche de nouveaux conducteurs ou à l'achat d'autobus supplémentaires, qui, pendant les heures creuses, resteraient aux dépôts. En 1985, la

---

<sup>970</sup> LEBRETON Joël / BEAUCIRE Francis, *op. cit.*, page 82

STCUM débute un programme d'essais d'autobus articulés, simultanément à la métropole lilloise, pour desservir ses axes les plus chargés. De plus, dès le milieu des années 1990, le recours à des carburants propres permet d'intégrer un objectif environnemental au recours à l'autobus, le coût des carburants (gaz, méthane,...) étant par ailleurs moins onéreux que le gasoil.

A l'inverse, pour les secteurs les moins densément peuplés, et donc les circuits les moins achalandés, les AOT considèrent que l'autobus n'est pas le véhicule qui apporte le meilleur rapport coût / avantage. Le transport semi-collectif semble alors apporter plus d'avantages.

En 1991, dans la métropole lilloise, *"la CUDL inaugurerait un service de transport tout à fait original : celui des taxis à la demande, destinés à rapprocher du métro certaines communes périphériques. Dans chaque communes [sic] concernée (26 à l'heure actuelle) [1997], une borne "d'appel taxi" permet au voyageur, muni de sa carte magnétique, d'entrer en communication avec un serveur télématique qui répercute l'appel vers une société de taxis"*<sup>971</sup>. Les bornes taxis sont situées aux abords de certaines stations de métro (Saint-Philibert par exemple pour l'Ouest de l'agglomération) et dans les centres villageois des communes peu desservies par les autobus suburbains (un, voire deux allers et retours par jour). Il ne s'agit pas ainsi d'un service de porte à métro, mais de borne à borne. La carte magnétique permet la mise en opération de la borne d'appel, l'usager devant entrer le code de sa destination tel que stipulé sur celle-ci. Le coût du trajet (incluant la correspondance avec le reste du réseau de la société de transport de la communauté) équivaut au double du coût d'un ticket unitaire classique. Le succès remporté par ce mode de transport alternatif fait que le PDU de 1999 prévoit une extension, en parallèle de la mise en service pressentie de minibus.

*"Un projet-pilote est lancé à l'automne [1994] dans l'ouest de l'île. Dans ce secteur peu densément peuplé où la desserte en transport en commun est souvent difficile, la STCUM propose à sa clientèle un tout nouveau système en soirée : un minibus à la porte sur réservation. A l'intérieur d'un périmètre urbain bien défini, les résidents peuvent être transportés de leur domicile au terminus de Fairview [pôle de correspondance à la limite Nord-Ouest de Pointe-Claire], ou l'inverse, en réservant leur minibus pour une heure précise. Ce service offert au même tarif que le transport régulier, s'inscrit dans la recherche de solutions originales pour améliorer l'efficacité du réseau dans les secteurs où la densité de population est plus faible"*<sup>972</sup>. Deux ans plus tard, un projet-pilote de taxi collectif permet, en coopération avec une compagnie de taxi de l'Ouest de l'île de Montréal, de proposer un service complémentaire dans un secteur non desservi par l'autobus. Les taxis, tout en proposant un service plus adapté à ce secteur n'ont pas pour objet de mener les usagers de leur domicile à leur destination finale, mais à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue où ceux-ci peuvent emprunter, au choix, le train de

<sup>971</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1997), *op. cit.*, page 17

<sup>972</sup> STCUM, *Rapport annuel 1994*, page 13

banlieue de Rigaud, ou deux autobus, l'un menant au terminus de Fairview, l'autre au centre de Montréal.

### **Sécurisation et humanisation des transports**

---

La sécurité dans les transports publics est une composante des politiques d'exploitation menées par les AOT montréalaise et lilloise. Elle concerne évidemment les personnels employés par les sociétés, dont particulièrement les agents de conduite et d'accueil (sécurisation des postes de conduite et des kiosques de vente de billets ou d'information), mais agit avant tout comme un facteur psychologique susceptible d'influer sur la décision des usagers d'emprunter ou non le réseau de transport en commun. Le sentiment d'insécurité réel ou ressenti par la clientèle des transports peut en effet entraîner l'abandon de l'usage de certains modes (spécialement les modes souterrains), la baisse de l'achalandage ayant des conséquences immédiates sur la productivité des réseaux : baisse des revenus, hausse des coûts de production par usager, par kilomètre parcouru... Deux lignes de conduites complémentaires sont adoptées par les autorités responsables de l'exploitation.

La première tient évidemment au développement de services de "police du métro" chargés d'une mission de patrouilles dans les stations et les rames.

Les agents de surveillance de la STCUM dans les années 1990 représentent un peu moins de 2% effectifs permanents (environ 1400 salariés) liés à l'exploitation du réseau montréalais, soit entre 130 et 150 personnes. Par comparaison, les personnels de conduites en représentent près de la moitié et les agents d'entretien près du quart.

Dans l'agglomération lilloise, le sentiment d'insécurité exacerbé dès 1996 (incivilités, vols, dégradations), et largement relayé par les médias locaux aboutit, à une inquiétude grandissante des personnels de la société exploitation et à une désaffection grandissante des usagers. *"Prévention, concertation, les mesures adoptées par les partenaires locaux ont évolué depuis 1983 (...). 1983 voit en effet la mise en circulation du métro. L'exploitant [TCC] soutient alors des associations en relation avec les populations marginalisées attirées par les stations, et met en place des agents d'environnement (...). Transpole crée ensuite le dispositif d'agent d'ambiance, chargés de lutter contre les manifestations d'incivilité pouvant survenir sur le réseau. Les agents d'ambiance contrôlent les billets, verbalisent si nécessaire et règlent le plus souvent les conflits par la médiation. En 1994, en réponse à l'évolution de la délinquance, le Syndicat Mixte des Transports décide d'apporter sa contribution au système d'agents d'ambiance pour le développer. Cependant, la communauté urbaine comme le Syndicat Mixte se trouvent confrontés à un problème institutionnel, car aucune des deux institutions n'a de compétence en matière de prévention de la délinquance à la différence des communes dont le Maire est Officier de*



*Police*"<sup>973</sup>. La sécurité devient dès 1996 et jusqu'au renouvellement de la concession du réseau en 1998, un élément clé de la reconquête de la confiance des usagers qui désertent les transports urbains, le sentiment d'insécurité devenant plus important que le besoin de se déplacer via des modes collectifs. Le SMT et le délégataire, décident dès lors d'organiser des réunions de concertation entre les conseils communaux de prévention de la délinquance qui débouche sur la création d'un groupement intercommunal de prévention de la délinquance (GIPD), qui rassemble rapidement les représentants locaux des services de police, de la justice et de l'éducation. En 1997, la communauté et son président s'engagent à tenir une journée du conseil de communauté sur le problème de l'insécurité des transports qui se tient finalement à la fin de l'année, la dissolution de l'Assemblée Nationale par le Président de la République freinant "politiquement" les travaux communautaires. Un cabinet d'audit est chargé d'évaluer la situation sur le terrain et des commissions de travail sont instaurées avec les différents partenaires (Transpole, Préfet de Police, Procureur de la République,...), la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) y participant car intéressée de près par ces problématiques. Un Contrat Local de Sécurité (CLS) est signé entre CUDL, collectivités locales, SMT, Transporteur, Police, Justice et Education Nationale... Le préfet crée une police des transports, de 62 membres, aux pouvoirs non limités à une circonscription juridique mais au territoire du réseau (lourd) de transport. L'équipe de surveillance est ainsi de 123 personnes en 1997 est ainsi portée à 350 l'année suivante (dont 204 emplois-jeunes). Des systèmes de surveillance vidéo, dispositifs de localisation des autobus, complètent le dispositif humain. Des aménagements dans les stations (éclairage, traitement des recoins), doivent aussi concourir à ce que le sentiment d'insécurité disparaisse progressivement. Les effets de ces dispositions se font rapidement sentir tant au niveau des sondages de satisfaction de la clientèle que de la reprise de la croissance de l'usage du réseau.

Le second point contribuant à la sécurisation des stations de métro, tient à la conversion d'un espace public, *a priori* condamné à n'être qu'un lieu de passage en espace de vie, par l'installation de commerces. Montréal, avant Lille, comprend la nécessité (aussi économique de par des contrats de concession) d'une humanisation de ses stations. Le réseau de métro est ainsi raccordé à la ville souterraine (véritables artères d'activités) et aux principaux centres commerciaux installés dans les tours qui jalonnent le parcours des lignes dès sa mise en service. Des commerces de proximité (presse, tabac, alimentation...) accaparent aussi l'espace des stations. En dehors du centre ville, ces opérations se font plus rares, se limitant aux principaux pôles de correspondance et de fréquentation. Ce n'est qu'à la toute fin des années 1990, que l'installation de services (alimentation, presse, photocopie...) s'étend sur le réseau de métro lillois, tout d'abord à la Gare Lille-Flandres, puis progressivement dans les principales stations.

---

<sup>973</sup> LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-7), *Lignes Infos*, LMCU, novembre 1998, 20 pages, page 17

### 3.2.1.2. L'INFORMATION DES USAGERS

Traditionnellement, le principal mode d'information des usagers des transports collectifs passe par un support papier fournissant les renseignements concernant le réseau. Ce support a connu des évolutions depuis le début des années 1970 : à Lille par exemple, la parution de guides généraux présentant une carte du réseau et les fréquences des différentes lignes urbaines, disparaissent au profit de la mise en place d'horaires fixes aux arrêts d'autobus. A Lille comme à Montréal la parution de plaquettes informatives spécifiques à chaque trajet, circuit, indiquent bientôt les horaires de passage des autobus aux principaux arrêts, en fonction de périodes de la journée, de la semaine (ouvrée, samedis, dimanches), ou de l'année (vacances scolaires...).

Les cartes générales du réseau qui s'affichaient parfois dans les guides, disparaissent progressivement pour réapparaître sur des parutions particulières (plans de réseaux), ou encore dans des formats plus importants sur les murs des stations de métro, ou dans les abribus (à Lille). Car le mobilier urbain, en se généralisant, devient aussi un support d'information.

**Figure n°147**  
**Consultation de "Telbus" par les usagers de la STCUM**

année	1993 (a)	1994 (b)	1995	1996	1997	1998
appels	0,788 million	3,57 millions	5,33 millions	7,53 millions	8,66 millions	9,96 millions

**NB** : (a) disponible en français sur les quatre derniers mois de l'année ; (b) mise en service du renseignement en langue anglaise ; **Sources** : rapports annuels de la STCUM

Mais bientôt de nouveaux supports informatifs font leur apparition.

En août 1993, la STCUM inaugure un nouveau système d'information téléphonique automatisé : *Telbus*. Ce nouveau vecteur d'information nécessite que chaque arrêt de chaque ligne d'autobus dispose d'un numéro d'appel spécifique : 13 000 numéros apparaissent ainsi sur les 8 000 panneaux installés sur le territoire de la communauté urbaine. Si cette action a un coût évident pour la STCUM, puisqu'elle doit louer à un opérateur en télécommunication l'ensemble des numéros dont elle a le besoin, en revanche, la consultation pour les usagers, est gratuite : en effet, les appels locaux au Québec, et plus généralement en Amérique du Nord, ne sont pas calculés en fonction du temps de communication mensuelle des particuliers, mais inclus dans leur abonnement. Le succès rencontré auprès des usagers montréalais est immédiat, notamment en période hivernale : en effet, le répondeur téléphonique précise, pour un arrêt et une ligne donnée, les trois à quatre prochains passages des autobus, ce qui permet de limiter d'autant, les temps d'attente aux arrêts, dans des conditions climatiques souvent particulièrement difficiles (températures, neige...).

Dans l'état actuel du mode de facturation des appels en France (malgré l'ouverture à la concurrence des appels locaux au 1<sup>er</sup> janvier 2002), l'installation d'un système équivalent semble impossible sauf à transférer le coût de son fonctionnement sur les usagers.

La révolution des NTIC ouvre de nouvelles possibilités par l'usage d'un nouveau média : internet. L'information n'est plus dans ce cas uniquement statique, mais peut aussi être dynamique et développer plusieurs services ayant trait à l'information des usagers.

Les entreprises et AOT d'Amérique du Nord sont les premières à utiliser la toile (le *web*) comme vecteur d'information de leurs usagers. Dès 1997 et la démocratisation du média au public, la STCUM met en ligne une série de documents publics (rapports annuels, budgets...) ainsi que des fiches générales historiques, bibliographiques, ou encore photographiques. Elle propose aussi sur son site, à la consultation d'abord, l'ensemble de ses plaquettes d'information sur les circuits (trajets, horaires...), qu'elle propose par la suite de télécharger, réalisant ainsi quelque économie d'édition (quoique l'usage d'internet reste évidemment "confidentiel" même s'il se développe rapidement). Elle est suivie la même année par la STRSM, par l'AMT, la STL, dernière arrivée sur la toile québécoise, disposant d'un site à l'été 2000.

Transpole, la société délégataire lilloise, innove bientôt, car son site, ouvert en 2000, outre qu'il propose les horaires des lignes d'autobus, les tarifs..., offre un nouveau service : la recherche dynamique des parcours *optima* (lignes de bus ou de métro, correspondances...) depuis un point de départ jusqu'à un point d'arrivée ; une idée bientôt reprise par l'AMT qui entend favoriser la coordination des services des différentes sociétés de son territoire (CIT, OMIT, OPT, Trains de banlieue).

### 3.2.1.3. LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE

---

La communication institutionnelle en matière de transports en commun revêt différents usages selon qu'il s'agit, pour les pouvoirs politiques ou les AOT, de valoriser les modifications techniques (révision des itinéraires), technologiques (nouvelles applications), ou structurelles (nouvelles lignes, extension du métro, du tramway...), qui ont des répercussions en terme d'image, ou selon qu'il s'agit des sociétés exploitantes, qui assurent, par exemple, la promotion des services (publicité...).

Dans l'agglomération lilloise, le SMT, pouvoir concédant du réseau est quasiment absent de toute communication institutionnelle. La Communauté urbaine a tôt compris l'intérêt de communiquer sur l'innovation majeure que constitue le métro automatique VAL. Il devient un enjeu politique pour les maires autant que pour les différents partis politiques siégeant au Conseil de

Communauté. Les articles dans la presse, la télévision, locale ou nationale, sont autant de médias qui permettent aux politiques de toucher un large public. De même que les politiques des transports ou des déplacements sont l'objet de grands débats en conseil, les autorités (ou les personnalités) publiques, font grands cas des avancées dans le domaine, de façon bien souvent partisane. Toutefois, dans l'ensemble, chacun (à gauche comme à droite) salue la cohésion des politiques menées et le consensus qui règne généralement dans le domaine des transports. Outre les grands médias, la communauté propose aussi des éditions régulières (*lignes Info*, consacré aux transports, ou encore *le métropolitain*, magazine d'information communautaire) ou thématiques (environnement,...), mais dont le tirage reste relativement confidentiel et la diffusion plutôt dirigée vers des publics spécialisés : en effet, ces titres gratuits ne sont souvent disponibles qu'à la communauté urbaine de Lille, ou au siège social de la société délégataire... Elle s'approprie par ailleurs les abribus pour communiquer sur sa politique de transport : c'est le cas par exemple, en mars 2002, avec une campagne ayant pour thématique générale le Plan de Déplacements Urbains.

Pour sa part, la société exploitante dispose, outre les médias déjà cités (presse écrite, télé ou audiovisuelle), d'espaces publiques, dans les pôles d'échanges, les véhicules ou les stations, utilisés à des fins commerciales. Il s'agit pour elle de remplir, sinon de dépasser, les objectifs, définis par le cahier des charges du contrat de concession, de façon à maximiser son intéressement financier à la croissance du trafic. Elle use ainsi de stratégies *marketing* en phase avec les décisions du SMT, qu'elle s'approprie. Outre des slogans récurrents (le dernier étant : *c'est vous qui nous faites avancer*), elle incite les habitants de la Métropole à utiliser les transports en commun et insiste sur les gammes tarifaires ou les réductions ponctuelles accordées à l'occasion d'événements comme la braderie de Lille : le "Pass-Braderie", un forfait pour un ou deux jour, pour un nombre de déplacements illimités...

Dans l'agglomération montréalaise, les pouvoirs politiques locaux sont, nous l'avons vu, relativement impuissants et n'agissent qu'indirectement dans les orientations qui sont prises en matière de transport collectif. Tout au plus utilisent-ils individuellement la tribune de la presse écrite ou des chaînes québécoises pour signaler leur mécontentement sur l'un ou l'autre des projets avancés, par les OPT, l'AMT ou le Ministère des Transports : à l'occasion de l'annonce du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, le maire de Montréal-Nord s'indignait de ne pas encore avoir de liaison avec le centre de Montréal, alors que plusieurs projets (décrits dans les plans de transports et abandonnés au fil des années) prévoyaient une desserte en site propre (métro ou SLR).

Toute la communication institutionnelle dépend ainsi moins d'un pouvoir politique que d'un pouvoir technocratique (AMT, OPT), qui intervient différemment selon l'échelle considérée. Si les sociétés de transport (STCUM, STL, STRSM) agissent strictement sur leur territoire juridique à la manière de la société délégataire à Lille, l'AMT quant à elle, tente de développer une communication métropolitaine,

qui mette en jeu la complémentarité des réseaux et des modes : elle mène des campagnes pour limiter l'usage de la voiture en ville, pour favoriser l'usage du transport en commun, elle informe sur les tarifs des cartes régionales, les possibilités qu'elles offrent... Elle insiste sur les évolutions intervenues en matière d'extension des réseaux de trains de banlieue, sur les futurs prolongements du métro à Laval (Ligne 2), dans l'Est de L'île de Montréal (ligne 5), ou à Longueuil (ligne 4). Elle utilise particulièrement son site internet où sont mis en ligne la plupart des études, rapports, bilans financiers. Elle propose aussi l'envoi par courrier électronique d'un bulletin d'information...

En somme, les différentes actions menées, par les différents partenaires, au niveau de l'exploitation des réseaux, ou encore de l'information des usagers et la communication institutionnelle, sont de nature à favoriser l'émergence d'une prise de conscience des usagers, comme des non-usagers, des avantages que peut procurer un mode collectif par rapport à l'automobile. Les évolutions constatées au niveau des facteurs d'exploitation (travail et capital), qui vont dans le sens d'une plus grande productivité des véhicules ne sont que la partie émergée de la politique productiviste élaborée par les AOT fin de rentabiliser des investissements et des dépenses d'exploitation financées sur fonds publics. Apparaît dès lors un jeu subtil entre l'offre de transport public et la demande de déplacement réelle ou attendue par les pouvoirs publics. Car le cœur de la productivité économique des réseaux tient bien à la massification de leur usage.

### 3.2.2.

#### **PRODUCTION ET EVALUATION DE L'ACTIVITE DES RESEAUX**

---

L'exploitation des réseaux de transport collectif peut être appréciée différemment selon que sont considérées l'offre et la demande de transport.

Les autorités organisatrices de transport offrent un service qui implique l'usage de véhicules, lesquels parcourent le territoire concerné selon des fréquences et des circuits prédéterminés. Ainsi, chaque véhicule mis en branle, effectue chaque jour un certain nombre de kilomètres (ou d'heures) de service qui servent à l'appréciation du niveau d'activité des sociétés. Une limite existe pourtant puisque les kilomètres-véhicules sont additionnés sans égard pour le type, le gabarit, ou la capacité d'accueil de passagers des véhicules : minibus ; autobus ; véhicules d'une rame de métro (classique ou léger), d'un tramway ; train... Pour autant, suivant l'acceptation internationale pour ce mode de calcul, aucune pondération n'est réalisée par les AOT pour limiter les distorsions qui en découlent.

En réponse à une offre de service, les usagers (demande de transport) utilisent les modes mis à leur disposition pour effectuer leurs trajets journaliers. Par différents critères (ventes de titres, enquêtes origines-destinations, pointage aux bornes de compostage, recettes - véhicules...), les sociétés

exploitantes estiment la fréquentation de leur réseau. Elles peuvent exprimer quantitativement leurs résultats selon un nombre de voyages ou un nombre de déplacements. Le nombre de voyages annuel donne une appréciation de l'usage des différents modes par la clientèle. Il est arrêté par le cumul des parcours (sections de trajets) effectués par les usagers indépendamment du trajet lui-même, que celui-ci exige ou non une ou plusieurs correspondances : ainsi, pour un trajet d'un point A à un point B nécessitant une correspondance, le nombre de voyages est de deux. À l'inverse, le nombre de déplacements découle d'une prise en compte globale du trajet effectué par l'utilisateur dépendant de la ou des correspondances nécessaires. Il est estimé par la division du nombre de voyages par le taux de correspondance, un indice de référence variable dans le temps, qui aboutit à une appréciation forcément approximative du nombre de déplacements. Si le nombre de déplacements offre ainsi une meilleure idée de l'usage réel du réseau, il pêche parfois par son manque de fiabilité.

L'utilisation du nombre de déplacements ou de voyages par les autorités organisatrices ou les sociétés exploitantes dépend avant tout de circonstances historiques locales, ou de contextes nationaux qui induisent tacitement l'usage de l'un ou de l'autre mode de calcul comme référentiel, et comme base comparative des réseaux.

### **3.2.2.1. LA PRODUCTION EN TRANSPORT DANS LA RMM**

---

L'évolution du nombre de kilomètres parcourus par les différents véhicules des sociétés de transport et celle de l'achalandage sont, dans les métropoles de Lille et de Montréal, intimement liées. Lorsque la conjoncture favorise une hausse de l'offre de transport, le nombre de voyages ou de déplacements évoluent généralement dans le même sens, mais cette règle souffre de nombreuses exceptions, du fait d'autres critères tels le coût du transport (individuel ou collectif), la conjoncture économique et sociale, la répartition des activités et des habitants dans l'espace...

#### ***La Communauté Urbaine de Montréal et ses transports***

---

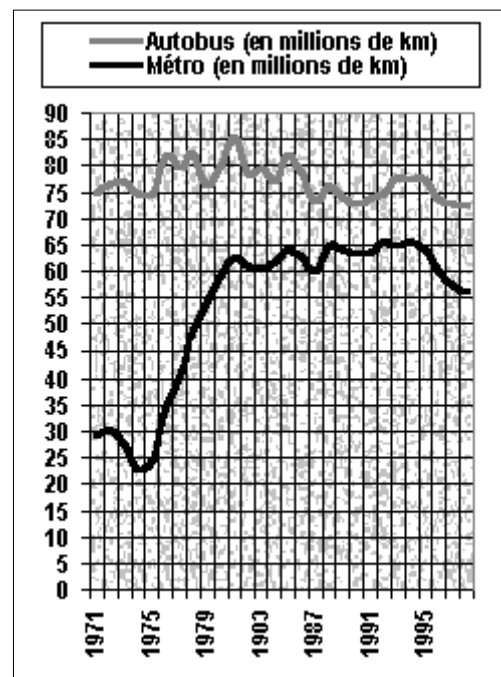
Les rapports annuels de la Commission, puis de la Société des transports de la Communauté Urbaine de Montréal, permettent de retracer l'évolution du niveau d'activité et de la fréquentation du réseau depuis le début des années 1970. Si le niveau d'activité fait, comme souvent, référence au nombre de kilomètres-véhicules annuels, la fréquentation, elle, s'appuie sur un nombre de déplacements.

En 1971, la CTCUM vient d'obtenir du gouvernement la responsabilité des transports sur la moitié Est de la communauté urbaine de Montréal, en remplacement de la CTM. La première moitié des années 1970 est pour la CTCUM une période de transition, durant laquelle elle mène, grâce aux financements du gouvernement du Québec, une politique de Grands travaux qui doit mener au prolongement des lignes du réseau initial du métro (construit dans les années 1960). Pendant cette période, le service souffre de ce que l'offre kilométrique de transport (bus-métro) évolue à la baisse entraînant avec elle que le niveau de fréquentation. Mais l'année 1976, l'ouverture de la ligne 1 est (vers Honoré Beaugrand), qui dessert le tout nouveau Stade Olympique, et l'accueil des jeux Olympiques d'Été par la ville de Montréal, provoque une hausse importante de l'offre de service (+ 18%)<sup>974</sup>, et l'achalandage (+15%) atteint un niveau record, plus atteint depuis le début des années 1950 : 304 millions de déplacements

Jusqu'en 1981, la hausse continue de l'activité de la STCUM (jusqu'à un maximum de 150 millions de kilomètres parcourus en 1981) s'explique avant tout par l'ouverture progressive de nouvelles portions de lignes de métro. Toutefois, l'extension de la compétence transport de la CTCUM aux communes de l'Ouest de l'île autorisée en 1980 par le gouvernement, donne aussi une explication pour la période 1980-1981 : implantation de nouvelles lignes d'autobus.

Dès 1982 et jusqu'au milieu des années 1990, la production moyenne annuelle est de 140 millions de kilomètres, malgré la complétion de la branche Ouest de la ligne 2 du métro et l'ouverture de la ligne 5. Le maintien à niveau constant de l'offre de transport s'explique sans doute par la conjoncture économique difficile qui frappe la période des années 1980.

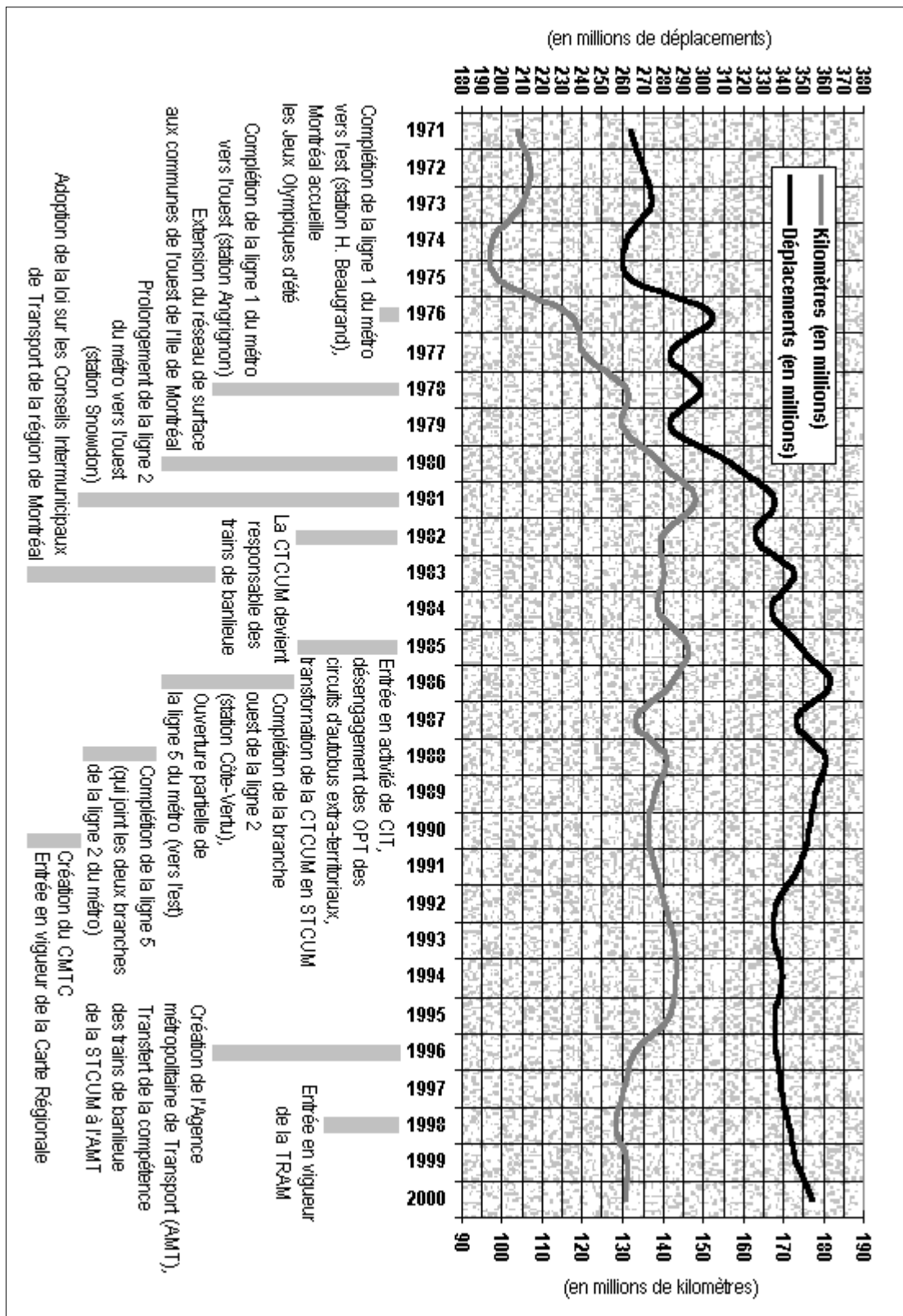
**Figure n°148**  
Evolution de l'offre de kilomètres par mode du réseau de la CUM (1971-1998)



Sources : CTCUM, STCUM  
Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

<sup>974</sup> Le nombre de km autobus est augmenté de 10%, tandis que l'offre en km métro évolue elle de plus de 40% : la ville mise en effet sur l'usage accru du métro pour l'accès aux équipements sportifs situés, dans le périmètre du Stade Olympique, et sur l'île Sainte-Hélène (desservie par la ligne 4, entre Berry et Longueuil)

**Figure n°149**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation du réseau de la Communauté urbaine de Montréal (1971-2000)**



**Sources :** CTCUM (1971-1984) ; STCUM (1985-2000) ; AMT (1998-2000) ;

**Réalisation :** Raynald INGELAERE (2001)

La CUM et le gouvernement du Québec, qui comblent le déficit de la société, devant faire face à une raréfaction de leurs ressources, demandent à la STCUM de contrôler son niveau de



dépenses. Comme les sociétés privées qui l'ont précédée, la STCUM décide d'intervenir au niveau de l'offre de service, ce que d'autres données confirment : le nombre d'autobus, entre 1982 et 1995, chute de plus de 22%, passant de 2 136 à 1 657, tandis que le nombre de véhicules de métro (759 au total) reste stable malgré l'ouverture de la ligne 5 ; la compression des personnels est aussi un moyen de limiter les dépenses d'exploitation. En 1992, avec le désengagement de la Province du financement des déficits d'exploitation des réseaux de transport public <sup>975</sup>, la STCUM doit faire face à une crise interne importante, car même si la CUM prend le relais du financement, elle plafonne dès lors sa participation, et l'abaisse encore à partir de 1995, malgré la hausse des coûts (personnels, équipements) supportée par la société de transport : le nombre de kilomètre offert chute de près de 10% entre 1995 et 1996 pour se maintenir par la suite autour de 130 millions de kilomètres annuels ; le nombre de bus est encore réduit d'une centaine ; les compressions de personnel et des heures supplémentaires équivalent à l'abandon de plus de 1000 postes (- 13%)...

La fréquentation du réseau suit, elle aussi, la hausse de l'activité entre 1976 et 1981, passant ainsi de quelque 304 millions à 335 millions de déplacements annuels (+10%). En 1981, la STCUM révisé son mode de calcul (taux de correspondance), qui ne justifie pas l'augmentation de l'achalandage jusqu'en 1988, puisque dans la quasi-totalité des cas, la nouvelle appréciation est inférieure à celle qui aurait prévalu avant changement. En 1986 et 1988, le nombre de déplacements atteint même 360 millions, avant de connaître une lente mais constante érosion jusqu'en 1996 : - 6,76% entre 1988 et 1996, soit environ 0,9% l'an, pour aboutir à 336 millions de déplacements. Ce déclin peut être partiellement expliqué d'une part par l'inadaptation de l'offre à la demande exprimée par les usagers mais aussi par d'importantes hausses de tarifs : + 85% entre 1988 et 1996 pour le ticket unitaire (paiement exact à bord des autobus ou aux guichets du métro) ; + 29% pour le tarif normal (tickets en lisière <sup>976</sup>) ; + 50% pour l'abonnement mensuel (CAM).

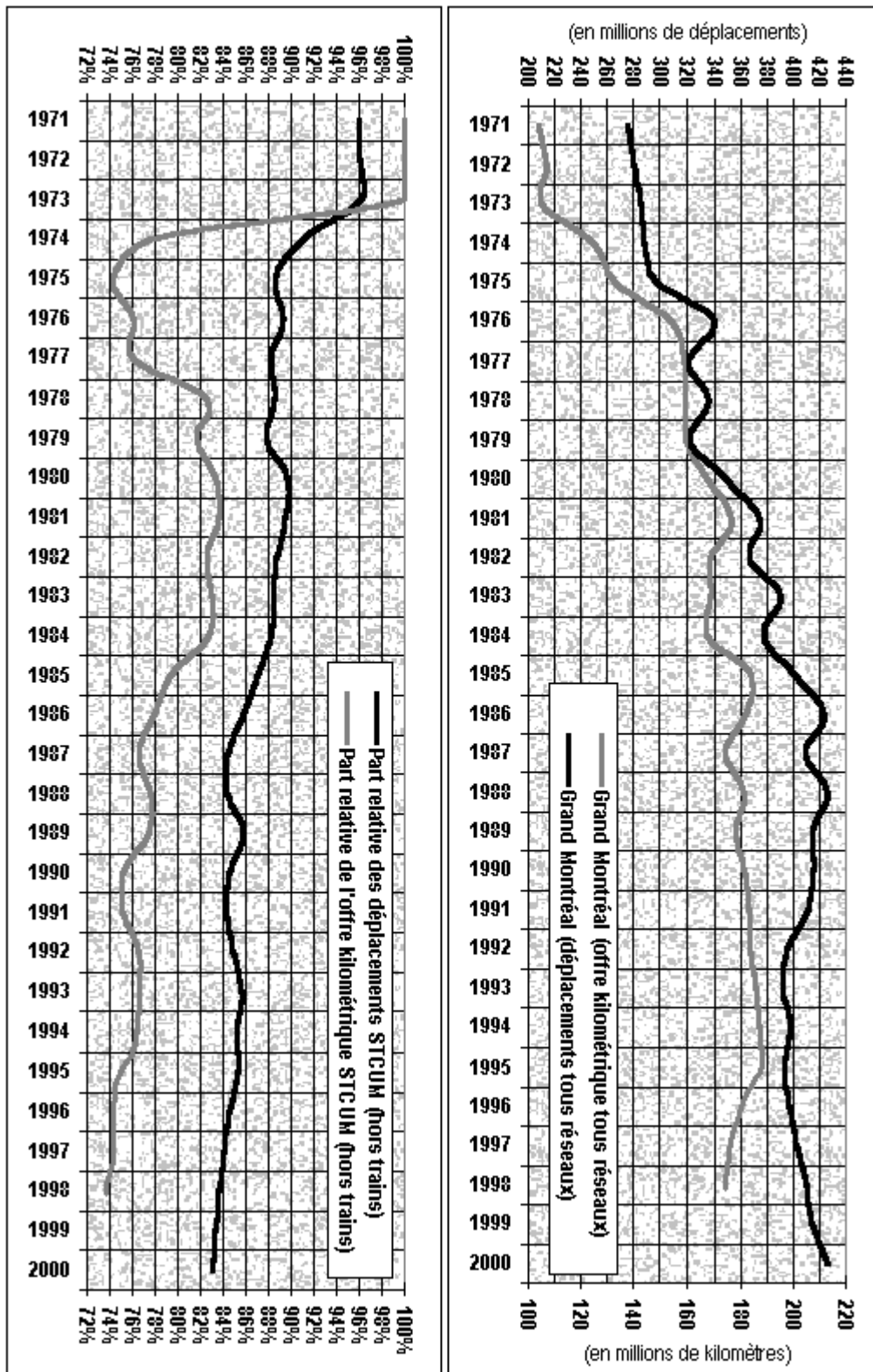
En 1996, avec la création de l'AMT, le transfert de la charge des trains de banlieue (nouvelle répartition des coûts entre les zones desservies) et le développement de nouvelles lignes métropolitaines par la nouvelle AOT, avec l'intégration des CIT et OMIT dans une nouvelle tarification régionale inter-réseaux, la STCUM, profite progressivement de ce l'usage métropolitain du réseau s'accroît et de ce que l'Île de Montréal demeure la principale destination des voyageurs de la Métropole. Son achalandage après une lente dépression, se redresse pour retrouver en 2000 le niveau qu'elle avait atteint à la fin des années 1980, avec 354,3 millions de déplacements comptabilisés.

---

<sup>975</sup> Sujet du financement de l'exploitation des réseaux développé *infra*, page 740 et suivantes

<sup>976</sup> Les lisières contiennent plusieurs tickets ; elles sont l'équivalent des carnets de l'agglomération lilloise

**Figure n°150**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation des réseaux de la région métropolitaine de Montréal (1971-2000)**



Sources : MTQ (CIT et OMIT), AMT, STCUM, STL, STRSM

Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

La STCUM joue un rôle prédominant dans l'évolution de l'offre de transport et de l'achalandage de la métropole montréalaise, du fait même qu'elle est la société qui dessert le plus d'habitants, - usagers

potentiels -, et que le territoire de la CUM regroupe encore à la fin du 20<sup>e</sup> siècle près des ¾ des emplois métropolitains. En effet, l'AOT de l'île centrale représente chaque année plus de 75% de l'offre kilométrique totale (hors trains de banlieue) répertoriée<sup>977</sup>, ce malgré la création des organismes publics de transport de Laval et Longueuil, en 1974, et l'entrée en activité des conseils intermunicipaux de transport sur les rives Nord et Sud du fleuve Saint-Laurent, en 1985-1986. De la même façon, le nombre annuel de déplacements métropolitains est à plus de 80% celui du seul réseau STCUM (déplacements des trains de banlieue compris). De fait, l'aspect général de la courbe obtenue par l'agrégation des statistiques de différentes AOT, s'apparente à celle observée pour l'OPT montréalaise.

Compte tenu de cette domination de la STCUM dans l'organisation des transports en commun de l'agglomération de Montréal, il semble malaisé, dès lors, d'appuyer ou de justifier la dislocation juridique des différents prestataires de services, dont il est avéré qu'elle est et a été à la source des dysfonctionnements durant ces trois dernières décennies. Si la fusion des sociétés et des OAT a parfois été à l'ordre du jour des politiques locaux ou nationaux, les discussions n'ont jamais abouti. Yves Ryan, maire de Montréal-Nord et président du conseil d'administration de la STCUM entre 1985 et 1996, pourtant, rappelait, en substance, qu'il fallait arrêter de considérer la fusion des OPT, notamment, comme d'une chose particulièrement compliquée, puisque le plus petit des garages de la STCUM pouvait contenir la totalité de la flotte d'autobus de la STRSM (en moyenne entre 300 et 350 véhicules). Certes l'AMT (plus que le CMTC), de par les pouvoirs conférés par le gouvernement, est venue quelque peu, aplanir les difficultés et pallier cet éparpillement des pouvoirs en matière de transport collectif, mais elle continue à considérer de façon distincte l'activité des OPT et CIT / OMIT.

### ***La Ville de Laval et l'agglomération de Longueuil***

---

La création des OPT de Laval et de la Rive-Sud immédiate autour de la Ville de Longueuil, respectivement la Commission des transports de Laval (CTL) et la Commission de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM), conduit rapidement, nous l'avons vu au rachat des sociétés privées qui géraient auparavant les lignes de transports en commun des villes desservies. A compter de leur "municipalisation", les OPT développent leur réseau, si bien qu'à une montée en puissance de l'offre kilométrique annuelle correspond un accroissement substantiel du nombre de déplacements.

Entre 1974 et 1980, le nombre de kilomètres parcourus par les autobus de la CTL évolue de 10,67 millions à 15,7 millions (+ 47,17%), alors que la fréquentation évolue, elle, de 11,07 à

---

<sup>977</sup> Seules exceptions 1975, 1996, 1997 à 74,3%, et 1998, 73,9%. Les chiffres concernant les CIT et OMIT sont ceux fournis par le MTQ complétés pour les années 1995-1998 par des estimations du fait du caractère incomplet des données fournies pour les années 1995 et suivantes

17,54 millions de déplacements (+ 58,45%). Sur la Rive-Sud, le rachat de la Chambly s'opère le 1<sup>er</sup> juillet 1974. Entre la première année d'activité réelle de la CTRSM, soit 1975, et 1980, le nombre de kilomètres parcouru évolue de 6,31 millions à 14,19 millions (+ 187%), ce qui s'explique par la mise en place progressive de nouvelles lignes et la multiplication par 3 du nombre d'employés (650 en 1980) et du parc d'autobus (298 en 1980). Le nombre de déplacements, quant à lui, connaît une croissance de 125%, et atteint en 1980, 14,19 millions

Le propre des commissions de transports de Laval ou de la Rive-Sud de Montréal est d'assurer le transport de leur clientèle vers le centre ville de Montréal. Pourtant, compte tenu du monopole territorial de la STCUM sur l'île de Montréal, elles ne peuvent circuler librement sur l'ensemble de son territoire, mais elles obtiennent des droits d'accès et de transbordements : pour la CTL, au terminus de la ligne 2 (station Bourassa), en 1980 ; pour la CTRSM, au terminus de la ligne 4 du métro (à Longueuil) dès 1974. La CTRSM obtient par la suite la possibilité d'aménager un Terminus Centre Ville, qui ouvre en 1985, à proximité de la station Bonaventure (ligne 2, et trains de banlieue)<sup>978</sup>. En 1998, la STL, soutenue par l'AMT, ouvre obtient l'ouverture d'un nouveau terminus, toujours sur la ligne 2, mais sur la branche Ouest, à la station Côte Vertu. Ces événements trouvent leur transcription dans les hausses de fréquentation des deux compagnies.

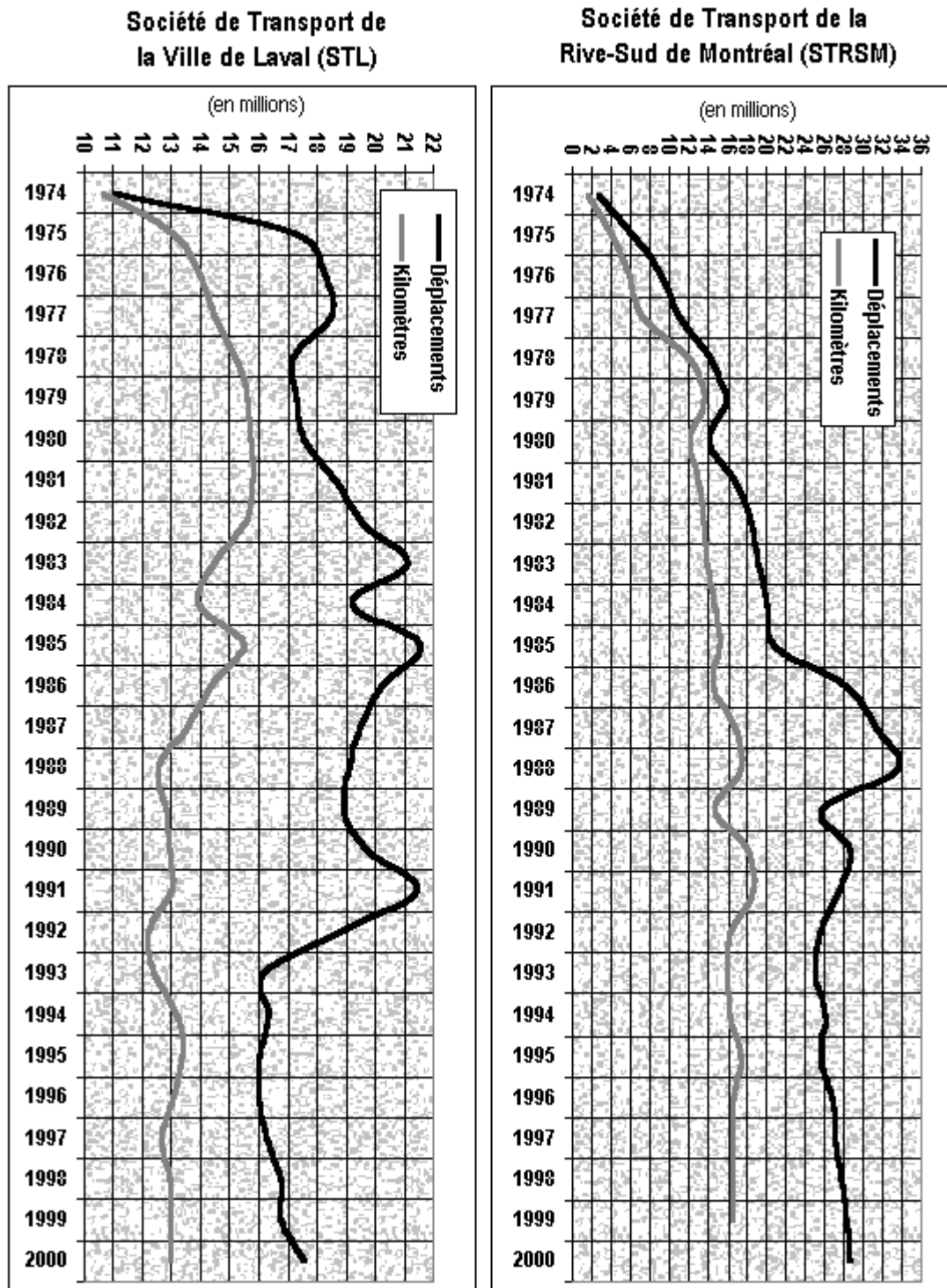
A partir du milieu des années 1980, la crise économique touche aussi de plein fouet, la STL et la STRSM. Alors que la STL diminue son offre de service de 15 à 13 millions de kilomètres annuels entre 1985 et 1988, celle de la STRSM décroît de 18 à 16 millions. La baisse de l'achalandage suit celle de l'offre de service, même si celle-ci est un temps retardée sur le réseau STRSM de par l'application de réduction tarifaire pour les usagers utilisant les réseaux STRSM et STCUM. Il faut attendre la mise en place d'une carte régionale inter-réseau, à la fin de l'année 1990, pour que la situation s'améliore, ou du moins se stabilise. Mais le répit est de courte durée, car le désengagement de la Province du financement des déficits d'exploitation conduit à des augmentations tarifaires importantes. Entre 1991 et 1993, La STRSM augmente ses tarifs de détail (paiement exact) de 27,5%, le tarif normal (tickets en lisière), de 28,5%, et l'abonnement mensuel, de plus de 36% ; l'achalandage décroît de 9%, avant de remonter lentement (près de 2% par an), une hausse plus prononcée depuis la mise en place de l'AMT et soutenue par une politique locale de gel des tarifs jusqu'en 1998. Entre 1990 et 1993, le titre mensuel de la STL, augmente lui de 54%, et la fréquentation du réseau accuse un recul de près de 25% : 21,43 millions de déplacements en 1991, contre 16,18 millions deux ans plus tard ; un

---

<sup>978</sup> A ciel ouvert en 1985, le Terminus Centre Ville (TCV) va en 1992, devenir le premier terminus intérieur d'Amérique du Nord, et va être mis directement en correspondance avec métro (station Bonaventure) et trains

niveau qu'il conserve jusqu'à la mise en place de la TRAM et l'ouverture du terminus de Côte vertu en 1998.

**Figure n°151**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation des réseaux de Laval et de l'agglomération de Longueuil (1974-2000)**



Sources : CTL (1974-1984) ; CTRSM (1974-1984) ; STL (1985-1998) ; STRSM (1985-1998) ; AMT (1998-2000)  
 Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

### ***Les trains de la banlieue de Montréal***

---

Pendant toute la décennie 1970, les sociétés privées (CN et CP) qui gèrent le réseau de train de banlieue de la région montréalaise, n'ont d'autre souci que de limiter les déficits que produisent chaque année ces services locaux. Outre qu'elles procèdent à des augmentations tarifaires, réduisent les fréquences des trains et ferment la plupart des lignes encore en activité après guerre. Le trafic décroît ainsi de quelque 10,91 millions de déplacements en 1971 à 3,31 millions (- 72,5%) lorsque le gouvernement décide de transférer l'exploitation à la STCUM.

La prise en main par la STCUM, la modernisation des lignes opérée par le gouvernement du Québec, l'application d'une tarification zonale (en fonction des tronçons parcourus dans ou en dehors de l'île de Montréal), et la possibilité de correspondance avec le réseau bus-métro de l'AOT, permettent le doublement de la fréquentation cumulée des lignes de Deux-Montagnes et de Rigaud entre 1982 et 1990 (6,64 millions de déplacements). Mais à l'annonce de la fin du financement des déficits d'exploitation par la Province, la STCUM entend, - et elle produit des rapports pour cela -, transférer à une autorité régionale la responsabilité des trains, afin que les seuls citoyens de la CUM n'aient à défrayer le coût d'un service qui s'étend au-delà de ses frontières administratives. Elle réduit dès lors son service, et en 1995, l'achalandage annuel recouvre son niveau de 1984 : 4,5 millions de déplacements.

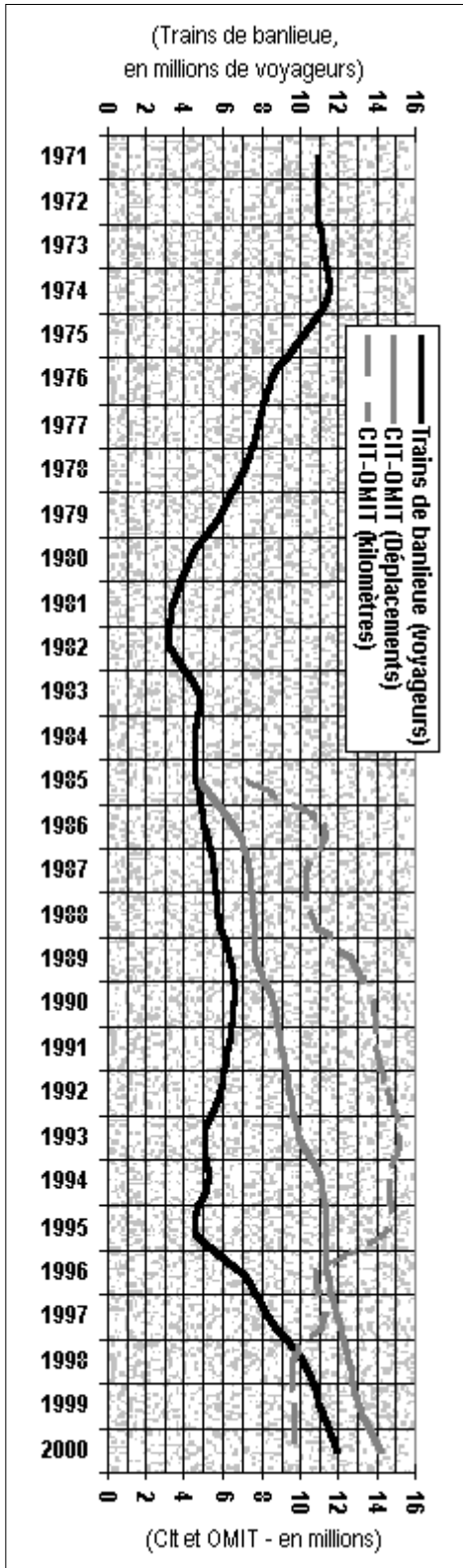
Finalement, avec l'adoption de la loi sur l'agence métropolitaine de transport (AMT), le gouvernement répond favorablement à la STCUM. L'AOT métropolitaine devient ainsi gestionnaire du réseau, et, en menant une politique commerciale (tarification métropolitaine), de croissance de l'offre (fréquences plus importantes sur les deux lignes initiales et ouverture de nouveaux axes) et d'investissement (modernisations des infrastructures et du matériel roulant...), la fréquentation repart à la hausse (croissance de plus de 20% l'an), et atteint 12 millions de déplacements en 2000.

### ***Les Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT)***

---

Mis en place pour la plupart en 1985-1986, les Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT) qui délègue la gestion de leur réseau à des entreprises agréées, n'assurent indépendamment qu'une part infime de l'offre métropolitaine, et n'atteignent pas, ensemble, l'offre de la STL (pourtant relativement faible). Au plus fort de leur activité (1990-1995), elles proposent de 12 à 15 millions de kilomètres par an.

**Figure n°152**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des réseaux des CIT et des trains de banlieue**



**Sources :** Trains : MTQ, CN et CP (1971-1982) ; STCUM (1982-1996) ; AMT (1996-2000) ; **CIT :** MTQ (1985-1998) ; AMT (1999-2000) ; **Réalisation :** Raynald INGELAERE (2001)

**Figure n°153**  
**Activité estimée des CIT depuis 1995**

	Déplacements	Kilomètres
1995	11,36	15,37
1996	11,73	16,35
1997	12,23	15,99
1998	12,37	16,17
1999	13,06	nd
2000	14,19	nd

**Estimations** 1995-1998 : INGELAERE Raynald, à partir des données MTQ ; **Données** 1999 et 2000 : AMT.

Puis celle-ci chute brusquement dès 1996, à 12 puis 10 millions. Il faut toutefois prendre ces données, fournies par le ministère des transports du Québec, avec une certaine distance, car l'évolution observée est moins la résultante d'une baisse de l'activité des CIT que de problèmes de collecte des informations. Au contraire même, l'offre de transport semble se développer pour faire face à une nouvelle relance de la demande dès la mise en place du laissez-passer mensuel métropolitain. Depuis 1985, la fréquentation des différents réseaux des CIT est en perpétuelle croissance. Le report des usagers suburbains des OPT, en 1985, sur de nouvelles compagnies semble s'être déroulé dans de bonnes conditions.

Par ailleurs, l'accès des sociétés suburbaines aux différents terminus situés sur l'île de Montréal renforce leur attrait. En 1993, "les réseaux des dix CIT et OMIT de la Rive-Sud sont (...) orientés principalement vers le centre de l'agglomération. Ils se structurent autour de trois points d'interface avec le réseau de la STCUM : la station de métro Angrignon, via le pont Honoré Mercier, le terminus Centre-Ville [aussi desservi par la STRSM] via la voie réservée du pont Champlain et la station de métro Longueuil. Les CIT Richelain, du Sud-Ouest et Vallée-du-Richelieu

ont un achalandage qui représente 70% des usagers des CIT et OMIT de la Rive-Sud. Les réseaux de cinq CIT de la Rive-Nord, rejoignent deux terminus sur la CUM : le terminus Laval [station Bourassa] et le terminus Radisson, situé à la station de métro du même nom [ligne 1 est]. L'OMIT de Saint-Eustache et le CIT Deux-Montagnes n'ont pas de lien direct avec la STCUM, mais sont reliés au réseau de la STL. Le CIT Deux-Montagnes offre en outre un contact avec la ligne de train Montréal / Deux Montagnes [gérée par la STCUM puis l'AMT]. Les CIT des Basses Laurentides et Des Moulins accaparent plus de 70% de l'achalandage de l'ensemble des CIT de la Rive-Nord"<sup>979</sup>.

Hors la première année d'exploitation, pendant laquelle les principaux CIT ne sont pas encore en activité (4,86 millions de déplacements en 1985 contre 6,69 l'année suivante), la croissance annuelle moyenne atteint 5,55%, et évolue presque de façon linéaire dans le temps. L'intégration tarifaire proposée par l'AMT en 1998, aide encore à l'attrait des sociétés suburbaines : leur achalandage atteint 14,19 millions de déplacements en 2000 (+ 8,65% par rapport à 1999).

### 3.2.2.2. LA PRODUCTION EN TRANSPORT DANS LA CUDL

---

#### *Le réseau de transport urbain et suburbain de la Communauté*

---

Entre 1971 et 1981, La CGIT et la SNELRT cohabitent dans la conurbation lilloise, respectivement dans les périmètres de Lille (et sa banlieue) d'une part et de Roubaix-Tourcoing d'autre part.

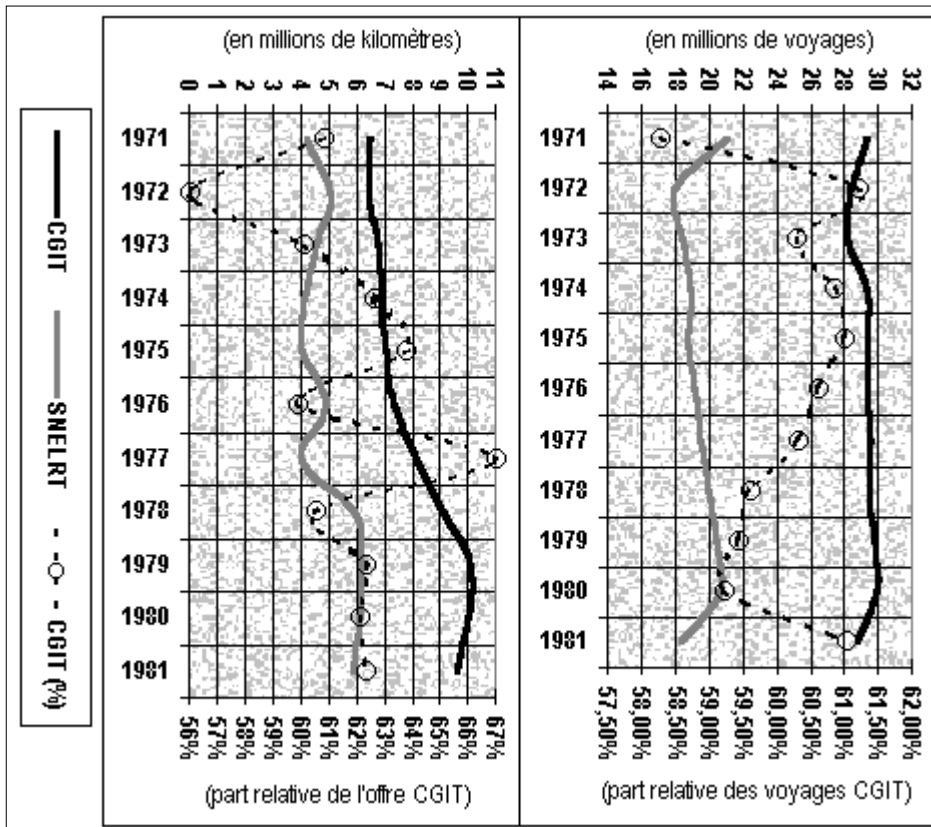
L'activité de la CGIT (Lille) représente environ 62% de l'offre annuelle globale de transport. Elle augmente de 48,31% pour la CGIT et de 39,25% pour la SNELRT sur la décennie (44,75% pour l'ensemble), passant de 10,69 millions de kilomètres en 1971 à environ 15,5 millions en 1981. La totalité de la flotte de véhicules employés par la CGIT est composée d'autobus (216 en 1978), tandis que la SNELRT dispose, outre ses 104 autobus, de quelque 28 motrices de tramway pour assurer le service des deux lignes installées en site propre sur le Grand Boulevard entre Lille et Roubaix-Tourcoing. A titre de comparaison cette fois, l'offre cumulée des réseaux lillois, reste relativement faible : En 1975, les deux compagnies, qui desservent une zone urbaine d'environ 840 000 habitants, n'offrent que 11,09 millions de kilomètres, soit 13,2 km par habitants, alors que, en 1976, la CTL, qui dessert la ville de Laval, - 246 000 habitants -, offre 14,04 millions de kilomètres, soit environ 57 kilomètres par habitants.

---

<sup>979</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995), *op. cit.*, page 286



**Figure n°154**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation des réseaux urbains de la CGIT et de la SNELRT (1971-1981)**

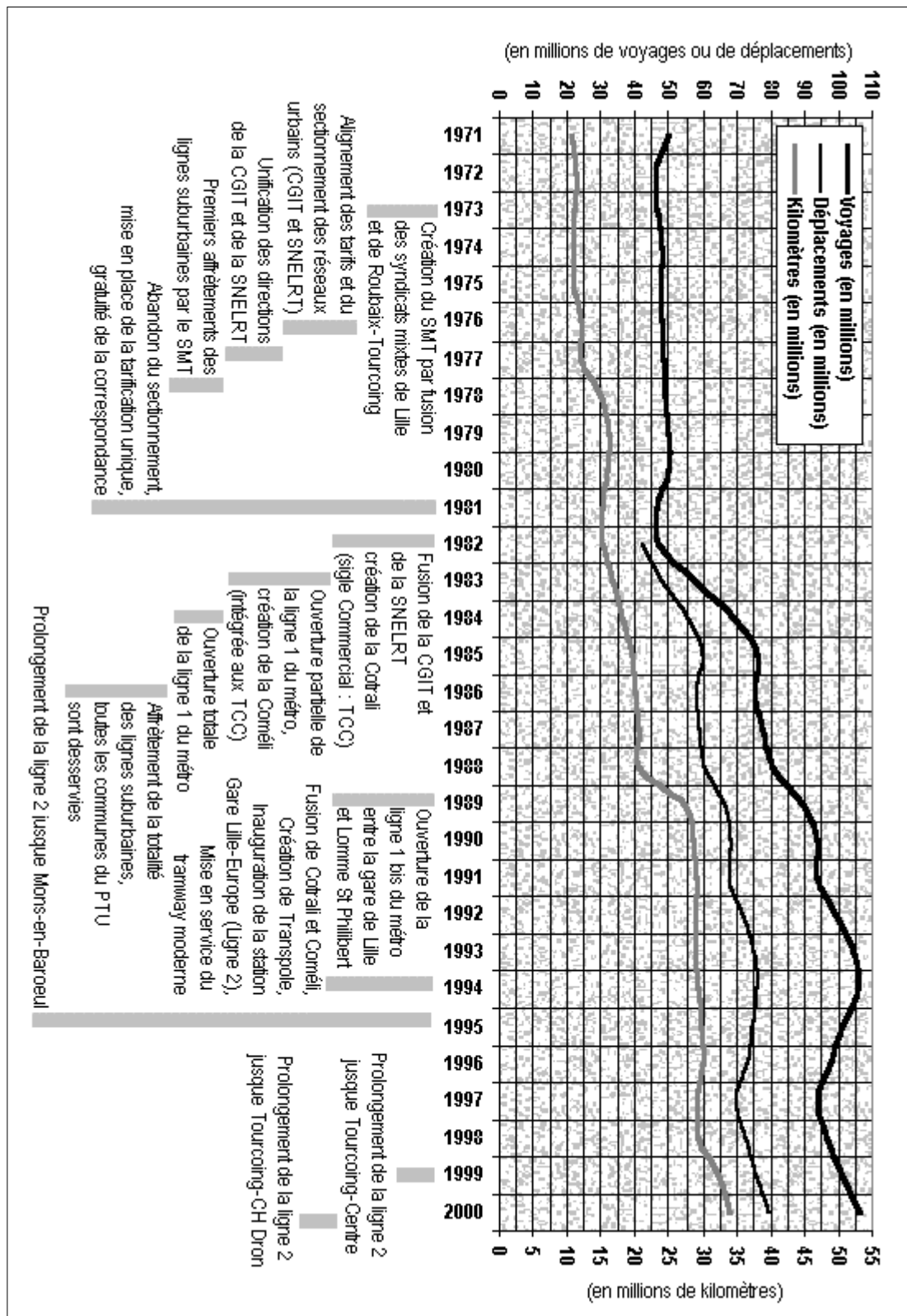


**Sources :** CUDL, SMT, CGIT, SNELRT ; **Réalisation :** Raynald INGELAERE (2001)

La fréquentation, malgré une augmentation de près de moitié de l'offre de service, peine à se maintenir aux alentours de 50 millions de voyages annuels<sup>980</sup> et enregistre une baisse de 6,64% entre 1971 et 1981. 60% du nombre annuel de voyages s'effectue sur le réseau lillois, ce qui correspond approximativement aux proportions observées au niveau de l'offre. En fait, si l'achalandage de la CGIT n'est en recul que de 2,25% sur la période (de 29,39 à 28,73 millions de voyages), celui de la SNELRT, chute, lui, de près de 13% (de 21,05 à 18,36 millions). Cette relative stagnation s'explique somme toute par la médiocre qualité des services fournis : la vitesse commerciale moyenne des autobus sur toute la période oscille entre 13 et 13,4 km/h, tandis que celle du tramway, pourtant en site propre n'est que de 17 km/h ; la vétusté et l'inconfort des matériels roulants ; l'inadaptation croissante de l'offre collective par rapport aux besoins individuels, dont l'impossibilité de correspondance entre les deux réseaux urbains...

<sup>980</sup> La sélection du critère "voyage" apparaît dans cette décennie relativement logique puisqu'il n'existe pas de possibilité de correspondance entre les deux réseaux. Par la suite, les contrats de concession se baseront toujours sur le nombre de voyages, et non pas sur celui des déplacements

**Figure n°155**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation du réseau de la Communauté urbaine de Lille (1971-2000)**



Sources : CGIT et SNELRT ; TCC ; Transpole ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

En 1982, alors que les TCC prennent le relais de la CGIT et de la SNELRT, la flotte de la société (COTRALI), comprend 341 autobus et 34 tramways, auxquels il faut ajouter les 68 bus des

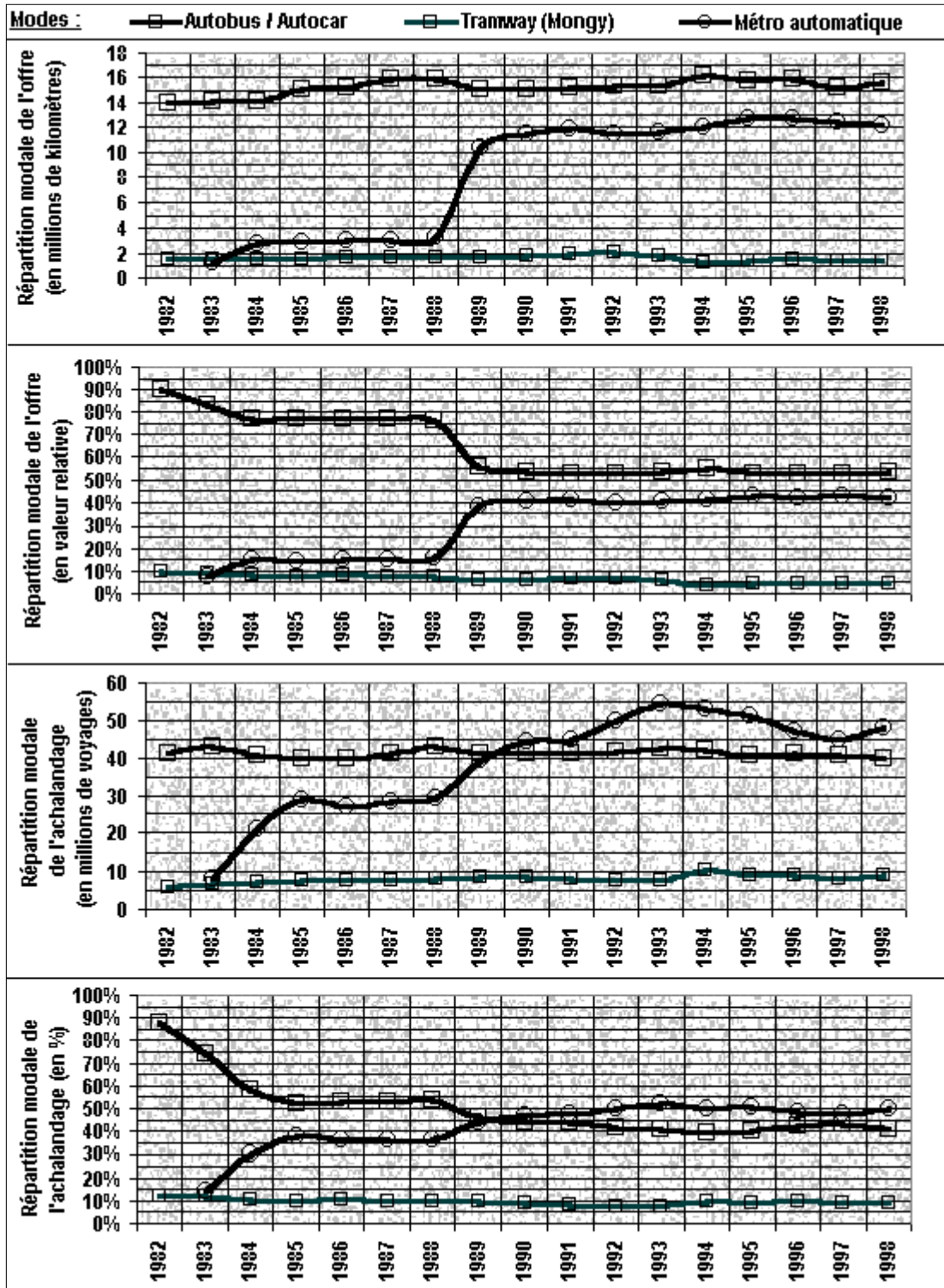
lignes affrétées. La tarification zonale est abandonnée au profit d'une tarification unitaire (au trajet et plus à la distance), et les correspondances autorisées entre le réseau urbain et les lignes suburbaines (affrétées). En 1983, enfin, l'ouverture de la première ligne de métro de la CUDL, offre un nouveau souffle au réseau lillois. Outre que les TCC augmentent leur offre de transport, la qualité du service est améliorée, et l'achalandage en forte hausse. A la flotte de la COTRALI s'ajoutent 108 véhicules (54 rames) de la COMELI. Entre 1982 et 1988, l'offre de service de la CUDL passe de 15,5 à 20,86 millions de kilomètres annuels (+ 34,6%), du fait conjugué de la généralisation de l'affrètement des lignes d'autobus suburbaines et de l'exploitation du métro automatique. En 1989, le nombre de kilomètres parcourus par les autobus et autocars atteint un rythme de croisière (15 millions annuels), tandis que celui du métro triple (de 3,27 à 10,35 millions) avec l'inauguration de la ligne 1bis, pour évoluer plus lentement par la suite et atteindre 12,24 millions de kilomètres en 1998.

Même modernisé en 1994, le niveau d'exploitation du tramway reste stable, à environ 1,5 millions km/an (moins de 5% de l'offre). Depuis 1990, le métro représente entre 40 et 43% de l'offre globale. La mise en service des nouveaux tronçons de la ligne 2 vers Roubaix Tourcoing, la forte augmentation du nombre de véhicules en service (286 en 1999, contre 166 en 1989, soit respectivement 143 contre 83 rames), aboutissent à une augmentation substantielle de l'offre kilométrique du métro, + 2,15 millions de km (soit + 17%). Les quelque 14,8 millions de km annuels du métro en 1999 représentent désormais près de 46% de l'offre globale.

*"Le trafic de la semaine type du mois de novembre 1989 est estimé à 2 197 300 voyages pour 1 602 600 déplacements, ce qui donne un taux de correspondance de 1,371. La mise en service des deux lignes de métro a modifié radicalement l'usage du réseau de transports urbains : - de 1982 à 1989, le trafic a augmenté de 88% en voyages et de 57% en déplacements et le taux de correspondance est en hausse de près de 20%, - en 1982, sur 100 déplacements, 86 sont constitués d'un trajet simple ; en 1989, il n'y en a plus que 68. L'ouverture de la première ligne de métro avait eu des effets particulièrement spectaculaires (croissance de 33% en deux ans du nombre de déplacements, augmentation de près de 11% du taux de correspondance) ; l'impact de la mise en service de la ligne 1bis est plus mesuré (en un an le trafic a augmenté de 14% en nombre de déplacements, de 17% en nombre de voyages, le taux de correspondance a cru de 3%), mais loin d'être négligeable puisqu'en volume, de 1988 à 1989, la croissance du trafic de la semaine type s'élève à 196 000 déplacements, soit près de 60% de l'augmentation observée entre 1982 et 1984 (337 000 déplacements). L'essentiel de l'augmentation du trafic depuis 1988 est lié à l'ouverture de la Ligne 1bis. (...) Il est important de préciser que l'ouverture de la deuxième ligne de métro n'a pas entraîné de*

baisse de l'usage de la première ligne, puisqu'elle gagne bien au contraire, près de 20 000 déplacements par semaine en un an<sup>981</sup>.

Figure n°156  
Répartition modale de l'offre de transport et de la fréquentation du réseau lillois (1982-1998)



Sources : TCC – Transpole ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

981 CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT NORD PICARDIE (CETE) (1991-2), *Les transports collectifs dans la Communauté urbaine de Lille - Etudes d'impact des lignes 1 et 1bis du métro sur les déplacements - Enquêtes aux arrêts d'autobus concernés par la ligne 1bis du métro après sa mise en service*, CETE Nord Picardie, avril 1991, 46 pages, page 2

Les données de trafic du CETE Nord Picardie sont confirmées par les données annuelles fournies par la société de transport de la CUDL. Le métro n'est pas étranger à cette augmentation. Serge Dormard et Odile Heddebaut (1987)<sup>982</sup>, indiquent même que la ligne 1 a rapidement attiré sa clientèle potentielle et que seule une extension du réseau de métropolitain pourrait augmenter sensiblement le niveau du trafic ; hypothèse, elle aussi, démontrée, par la suite, avec l'ouverture de la ligne 1bis, puis la ligne 2.

Le taux de correspondance, de 1,125 en 1982, s'explique car la mise en place du tarif unique n'a pas entraîné de bouleversement majeur des circuits du réseau si bien que la plupart des lignes d'autobus ont pour destination les principaux pôles communautaires (Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières) sans nécessité, dans la majeure partie des cas, de correspondance, que seul peut induire l'usage combiné de l'autobus et du tramway. En 1985, le taux de correspondance atteint 1,281, certaines lignes d'autobus desservant les communes du sud de la Communauté couronne étant rabattues sur le métro : les secteurs sud-ouest (La Bassée, Pays des Weppes, Haubourdin) et sud (Seclin) sont rabattues sur le CHR ; le secteur sud-est (entre Baisieux et Lesquin) trouvant correspondance aux 4 Cantons ou à l'hôtel de ville de Villeneuve-d'Ascq. Avec l'ouverture de la ligne 1 bis, le réseau collectif routier connaît de profonds remaniements dans le Nord-Ouest de l'agglomération : les lignes d'autobus qui irriguent les bassins de Quesnoy-sur-Deûle et Armentières n'accèdent plus pour la plupart au centre de Lille mais sont dirigées vers la station terminus Saint-Philibert, qui devient un pôle intermodal majeur. En 1993, le taux de correspondance se stabilise à 1,4, mais il tend à diminuer depuis 1995 du fait de l'ouverture progressive de la ligne 2 vers Roubaix-Tourcoing, qui permet aux usagers du versant Nord-Est de l'agglomération, un trajet direct, sans correspondance, avec le centre de Lille : le taux de correspondance de 1,36 en 1995 n'est plus que de 1,343 en 2000.

Alors que la fréquentation annuelle des TCC en 1982 équivaut à 47,32 millions de voyages (42,1 millions de déplacements), celle-ci atteint 89,58 millions (65,82 millions de déplacements), en 1989, soit une croissance de + 89,31%. Le métro catalyse déjà en 1984, environ 30% de l'achalandage des TCC, une proportion qui s'élève à 36,5% avant l'entrée en service de la ligne 1bis. Les efforts consentis en matière d'offre à ce moment, conforte le métro comme mode dominant : en 1990, celui-ci concerne 47% des voyages, contre 44% pour le réseau d'autobus ; deux ans plus tard il représente la moitié des voyages.

---

<sup>982</sup> **DORMARD Serge / HEDDEBAUT Odile**, "Etude économétrique de la fréquentation du métro de Lille", in **RTS (Recherche Transports Sécurité)**, n°13, mars 1987, pp. 45-50 : étude économétrique sur des données relative à la période comprise entre juillet 1983 - septembre 1986

Quoique entre 1989 et 1999 l'offre de transport reste relativement stable, la fréquentation du réseau continue de croître et excède même les 100 millions de voyages annuels entre 1993 et 1995. La désaffectation des deux années suivantes est commune à tous les réseaux français, et l'augmentation des tarifs peut ne pas être étrangère à ce délaissement par les usagers. En 1997, seuls 94 millions de voyages (67 millions de déplacements) sont enregistrés. La baisse de 4 à 5% des tarifs de détail ou des abonnements mensuels en 1998, puis l'ouverture de la ligne 2 jusque Roubaix-Tourcoing, explique la reprise de la croissance du trafic, qui dépasse une nouvelle fois la barre des 100 millions de voyages annuels en 1999, alors que la volonté des conseillers communautaires, que viennent de signer le PDU, espèrent doubler cette fréquentation à l'horizon 2015. En 2000, la fréquentation du réseau Transpole 106,4 millions de voyages (79,24 millions de déplacements), dont environ 58,5% (62,2 millions) rattachés au métro.

En parallèle des services communautaires, le réseau départemental d'autocars du Nord, organisé par le conseil Général, mais géré quotidiennement par des entreprises de transport privées, sillonne pour partie le territoire de LMCU et en draine les habitants des zones périphériques qui se rendent quotidiennement dans les centres urbains de la Métropole. De la même façon, Région Nord-Pas-de-Calais et SNCF organisent et exploitent un important réseau de lignes TER dont un peu plus de la moitié constituent des radiales entre les principaux pôles urbains et la Gare de Lille-Flandres.

Mais, les données fournies par ces deux AOT ne permettent pas de mesurer la fréquentation de ces deux réseaux interurbains sur le territoire de LMCU, puisque leur échelle d'intervention dépasse de loin ce cadre géographique. Leur action n'est pas, pour autant, sans conséquence pour le réseau lillois, puisque les usagers scolaires (subventionnés ou non par le département), universitaires (abonnement ferroviaire), occasionnels ou réguliers (salariés...), fréquentent les lignes urbaines ou suburbaines de LMCU, ou pour effectuer l'intégralité de leur trajet, ou en correspondance.

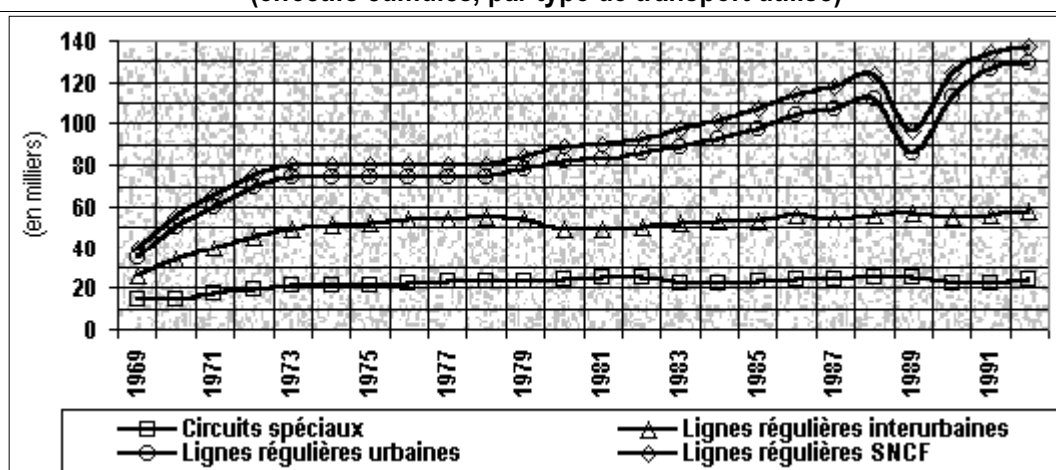
### ***Le réseau départemental d'autocars du Nord***

---

Les statistiques de référence du Conseil Général du Nord, compte tenu de la nature des contrats qui le lient aux sociétés privées ou à leur groupement, tiennent moins compte du nombre de kilomètres parcourus par les différents autocars, ou la fréquentation réelle des différentes lignes, que du nombre d'usagers scolaires subventionnés par le Département.

En effet, la plupart des contrats sont signés au risque et péril de l'exploitant, le département ne versant ainsi aux caristes que des compensations tarifaires au titre du transport scolaire. Dans le cas de conventions à garantie de recettes, le département du Nord s'engage à ce que l'exploitant reçoive en contrepartie du service fourni un niveau de rémunération plancher. Mais ici encore, les compensations éventuelles qui sont accordées dépendent moins de la fréquentation des lignes garanties, que des recettes effectives enregistrées sur chaque ligne.

**Figure n°157**  
**Effectifs scolaires subventionnés par le département du Nord (1969-1992)**  
**(effectifs cumulés, par type de transport utilisé)**



**NB** : l'année n, correspond en fait aux effectifs subventionnés pour l'année scolaire n-1 / n.

**Sources** : Conseil Général Du Nord ; **Réalisation** Raynald INGELAERE (2000)

Ainsi, la majorité des documents mis à notre disposition par l'AOT concernent, avant tout, les passagers scolaires subventionnés, et non les référents classiques des AOT urbaines. Et si ces statistiques existent, il n'existe aucune exploitation ni aucun suivi annuel qui permettent une évaluation aisée, annualisée (année civile) et géographiquement localisée, de l'usage du réseau départemental.

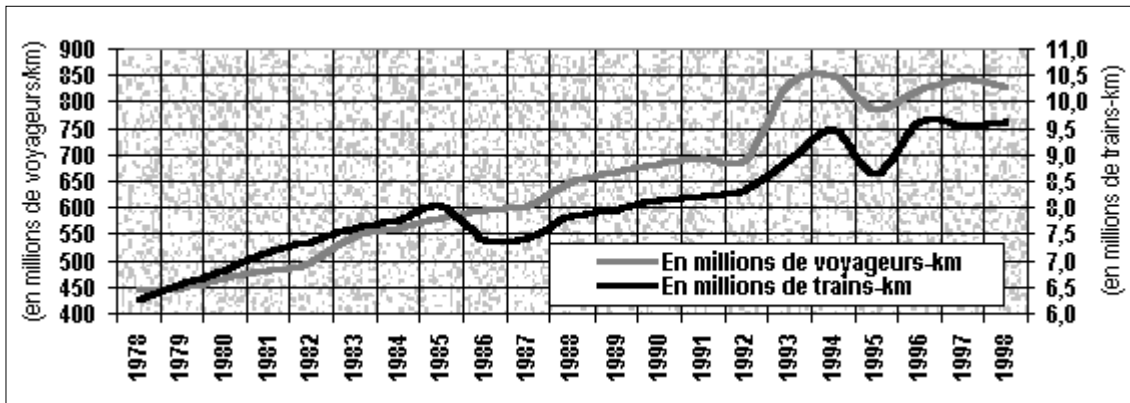
### **Le TER Nord-Pas-de-Calais**

La Région Nord-Pas-de-Calais et la SNCF, fournissent chaque année des statistiques d'offre et de fréquentation de chacune des lignes inscrites au schéma régional de transport de voyageur. Entre 1971 et 1975, le trafic omnibus de la région SNCF de Lille évolue de 485 millions à 524,4 millions de voyages (Région NPDC, 1977)<sup>983</sup>, avant de retrouver avant la signature de la convention Région / SNCF de 1978, le niveau du début de la décennie. Entre 1978 et 1998, l'offre de transport évolue de 53,75%, pour atteindre 9,63 millions de trains kilomètres tandis que durant la même période la fréquentation du réseau croît de près de 87%, de 444,05 millions de voyageurs - km à 829,5

<sup>983</sup> Le bilan du premier schéma (EPR Nord-Pas-de-Calais, 1982) sur la base de données du CETE Nord-Picardie, donne une fréquentation de 7% inférieurs (environ 30 millions de voyages) aux chiffres avancés pour le début des années 1970

millions. Mais ces chiffres généraux, s'ils rendent bien compte de l'activité ferroviaire des TER, ne permettent pas une analyse spécifique en fonction de territoires particuliers (AOT urbaines). Le seul chiffre disponible concernant les déplacements ferroviaires internes à la CUDL concerne l'année 1986 : 6 millions de déplacements. Pour autant, il est possible de tirer quelques conclusions sur la répercussion des transports ferroviaires sur la région lilloise.

**Figure n°158**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation du réseau ferroviaire de la région Nord-Pas-de-Calais (1971-2000)**



**Sources** : Région Nord-Pas-de-Calais (1978-1995) ; SNCF, rapports annuels d'activités (1997-1999)

**Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

Quelques pointages, effectués en gare de Lille-Flandres (première gare TER en Régions, hors Ile-de-France, pour sa fréquentation) permettent une évaluation relativement fiable du nombre de mouvements quotidiens. Alors que le nombre de mouvements par jour est estimé en 1971, à 19 460 (sources CUDL), il est en 1990, de près de 40 000 (sources SNCF), et au début des années 2000, de près de 45 000 (en partie grâce au TER-TGV). Cette forte hausse observée en une trentaine d'année, confirme la place prédominante de la capitale régionale comme destination privilégiée des usagers ferroviaires (motif travail ou études supérieures notamment).

Neuf des seize lignes que comporte le réseau TER Nord-Pas-de-Calais ont pour origine ou destination la capitale régionale : Lille – Valenciennes – Aulnoye, puis Busigny, Hirson ou Jeumont ; Lille – Douai – Arras – Achiet, puis Amiens (département de la Somme) ; Lille - Hazebrouck, puis Calais ou Dunkerque ; Lille – Don – Béthune - Saint-Pol-sur-Ternoise ; Lille – Tourcoing, puis Mouscron (Belgique) ; Lille – Baisieux, puis –Tournai (Belgique) ; Lille – Lens ; Lille-Comines ; Lille - Ascq – Orchies. Ces neuf axes représentent, entre 1978 et 1998, environ 67% de l'offre kilométrique régionale annuelle, pour 77% du trafic global, mais n'ont pas tous la même importance, puisque la hiérarchisation du réseau régional comprend trois catégories : dessertes principales, secondaires et en profondeur. En fait l'effort de la région Nord-Pas-de-Calais semble porter notamment sur la desserte



des grands pôles urbains et le cadencement des lignes vers la capitale régionale : ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'expérimentation du TGV-TER s'est installée sur une liaison entre Lille et Calais ou Dunkerque.

Des quatre lignes principales (telles que qualifiées par la Région), trois sont radiales (vers Lille), une seule, Arras – Hazebrouck, ayant un caractère transversal (desserte de l'ancien bassin minier). Ces quatre axes reçoivent toute l'attention des pouvoirs publics et de la SNCF, puisqu'ils constituent l'armature du réseau en reliant les principales zones d'habitat et d'emploi du territoire. Les efforts de service (en parallèle des efforts d'amélioration des infrastructures ferroviaires) sur ces quatre axes sont entre 1978 et 1998 régulièrement renforcés. Alors que l'offre représente quelque 52% du total en 1978, celle-ci atteint environ 61% en 1998, pour répondre à une demande sans cesse croissante : la fréquentation croît parallèlement, elle-aussi, de 4,8 points sur la période pour se stabiliser à 70% du nombre annuel de voyageurs-km. La distinction par axe tend d'ailleurs à montrer de fortes évolutions sur les trois lignes radiales, alors que l'offre ou la fréquentation sur la ligne transversale reste stable et son activité bien en deçà de l'axe Dunkerque – Lille – Valenciennes : Lille constitue donc un pôle ferroviaire de première importance et les trafics générés sur le réseau ferré partiellement reportés sur le réseau urbain, notamment depuis la création de titres intégrés en 1986.

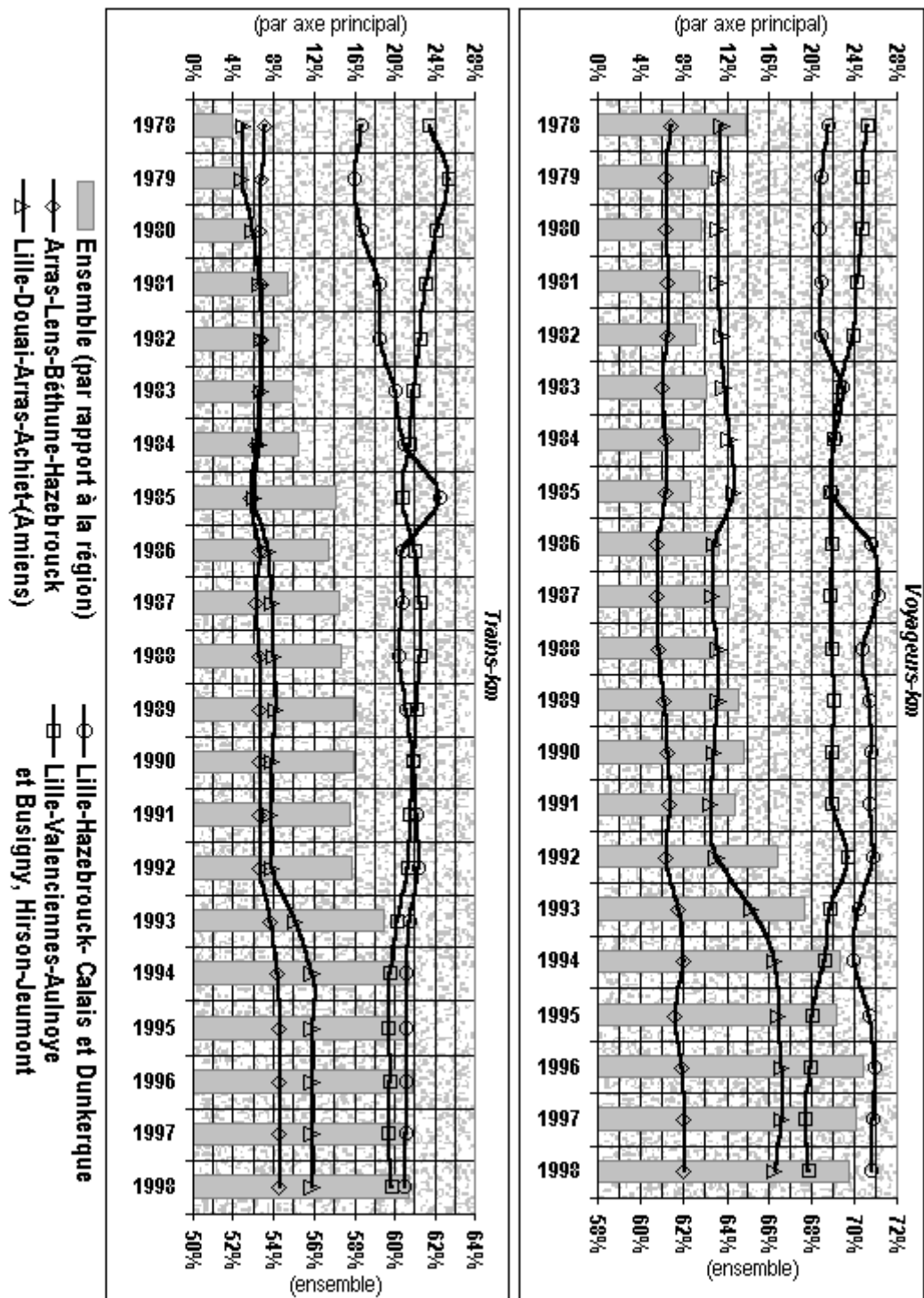
**Figure n°159**

**Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des axes principaux (ensemble), par rapport aux statistiques du réseau régional des TER du Nord-Pas-de-Calais (1978-98)**

	1978	1981	1984	1987	1990	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Millions de trains-km</b>	3,256	3,918	4,292	4,251	4,733	5,310	5,743	5,240	5,859	5,795	5,844
<b>Millions de trains-km (%)</b>	52,0	54,7	55,3	57,2	58,0	59,4	60,7	60,6	60,9	60,6	60,7
<b>Millions de voy.-km</b>	288,0	303,7	354,2	386,8	443,0	564,4	590,4	545,1	581,7	591,6	578,4
<b>Millions de voy.-km (%)</b>	64,9	62,8	62,7	64,1	64,8	67,7	69,3	69,2	70,4	70,1	69,7

**NB** : valeur relative par rapport à l'activité globale du TER ; **Sources** : Région Nord-Pas-de-Calais / SNCF

Figure n°160  
 Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des axes principaux (%), par rapport  
 aux statistiques du réseau régional des TER Nord-Pas-de-Calais (1978-1998)



Sources : CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1997-3), "Le ter et la région Nord-Pas-de-Calais", in *Tout savoir sur...*, Direction des transports et des projets régionaux (Nord-Pas-de-Calais), juin 1997, 18 pages ; pour les années 1996-1998 : SNCF, rapports annuels d'activité ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

Au sein du réseau TER, trois lignes sont incluses dans la communauté urbaine de Lille, même si deux d'entre elles ont des ramifications vers Mouscron et Tournai en Belgique : Lille-Comines ; Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron ; Lille-Baisieux-Tournai. L'offre de service, autant que la fréquentation de ces trois lignes ne représentent qu'une part minime au plan régional : en moyenne

3,5% du nombre de trains-km, et 2,1 du nombre de voyageurs-km chaque année. Pourtant, *a contrario* d'une réduction de l'offre de 29% en 30 ans, le trafic croît de 5,8%.

**Figure n°161**  
**Offre kilométrique annuelle de transport et**  
**fréquentation des axes ferroviaires TER internes à la CUDL**

	1978	1983	1986	1989	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Lille-Tourcoing	0,14	0,18	0,13	0,13	0,13	0,14	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13
Lille-Baisieux	0,11	0,13	0,09	0,10	0,11	0,09	0,08	0,07	0,08	0,08	0,08
Lille-Comines	0,12	0,12	0,07	0,06	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
<b>Total (en M trains-km)</b>	<b>0,37</b>	<b>0,43</b>	<b>0,30</b>	<b>0,29</b>	<b>0,30</b>	<b>0,29</b>	<b>0,27</b>	<b>0,25</b>	<b>0,27</b>	<b>0,26</b>	<b>0,26</b>
Lille-Tourcoing	6,97	7,12	6,40	6,59	6,94	7,24	8,99	10,77	10,48	12,17	12,38
Lille-Baisieux	4,73	4,47	3,19	3,34	4,52	3,80	3,46	2,86	2,73	2,87	3,25
Lille-Comines	4,90	4,73	4,58	4,35	3,53	4,48	4,51	3,13	2,13	2,13	1,92
<b>Total (en M voyageurs-km)</b>	<b>16,59</b>	<b>16,32</b>	<b>14,17</b>	<b>14,28</b>	<b>14,99</b>	<b>15,52</b>	<b>16,96</b>	<b>16,77</b>	<b>15,34</b>	<b>17,16</b>	<b>17,55</b>

**Sources** : Région Nord-Pas-de-Calais / SNCF

**Figure n°162**  
**Nombre de trains desservant quotidiennement les gares de la CUDL (1999)**

	(1)	(2)		(1)	(2)		(1)	(2)
Anstaing	1	1	Lesquin	30	31	Saint-André	8	5
Armentières	21	23	Lezennes	13	11	Salomé	9	10
Baisieux	11	11	Lille (CHR)	19	19	Santes	11	9
Bouvines	1	1	Lille (Flandres)	193	212	Seclin	18	24
Comines (Centre)	4	5	Lille (Hellemmes)	10	7	Tourcoing	22	22
Comines (Ste Marguerite)	4	3	Lille (Pte de Douai)	11	10	Tressin	2	2
Croix - Wasquehal	22	22	Loos	12	9	Villeneuve-d'Ascq (Ascq)	14	13
Croix (L'allumette)	11	11	Marquette	2	2	V.-d'Ascq (Annappes)	9	8
Deùlémont	4	4	Marquillies	9	8	V.-d'Ascq (Pont-de-bois)	11	9
Don - Sainghin	26	24	Pérenchies	17	16	Wambrechies	4	3
Fretin	15	15	Quesnoy s/ Deûle	4	5	Wattignies (-Templemars)	16	15
Haubourdin	13	11	Ronchin	17	17	Wavrin	11	10
La Bassée	14	14	Ronchin(Mt de terre)	16	15	Mouscron (Be)	17	18
La Madeleine	9	9	Roubaix	22	22	Tournai (Be)	20	21

**NB** : dessertes en semaine, du lundi au vendredi ; **(1)** arrêts en gares des trains au départ de Lille ; **(2)** arrêts en gares des trains à destination de Lille ; **Sources** : *Guide régional des transports TER Nord-Pas-de-Calais (novembre 1998 – 29 mai 1999)* ; **Compilation** : Cindy WATERLOT / Raynald INGELAERE (2000)

Cette progression des lignes ferroviaires internes est due particulièrement à la liaison entre Lille et versant Nord-Est de la CUDL (Roubaix et Tourcoing) : + 77,6% en trente ans alors que l'offre reste stable. Il faut dire, qu'en l'absence du métro automatique, le moyen de transport le plus rapide entre les deux agglomérations conurbées reste le train avec un temps de parcours inférieur de moitié à celui du tramway<sup>984</sup>. L'intégration tarifaire et la création d'une carte spécifique aux étudiants de la région expliquent pour partie cet essor, qui reste toutefois tributaire des fréquences de passage des

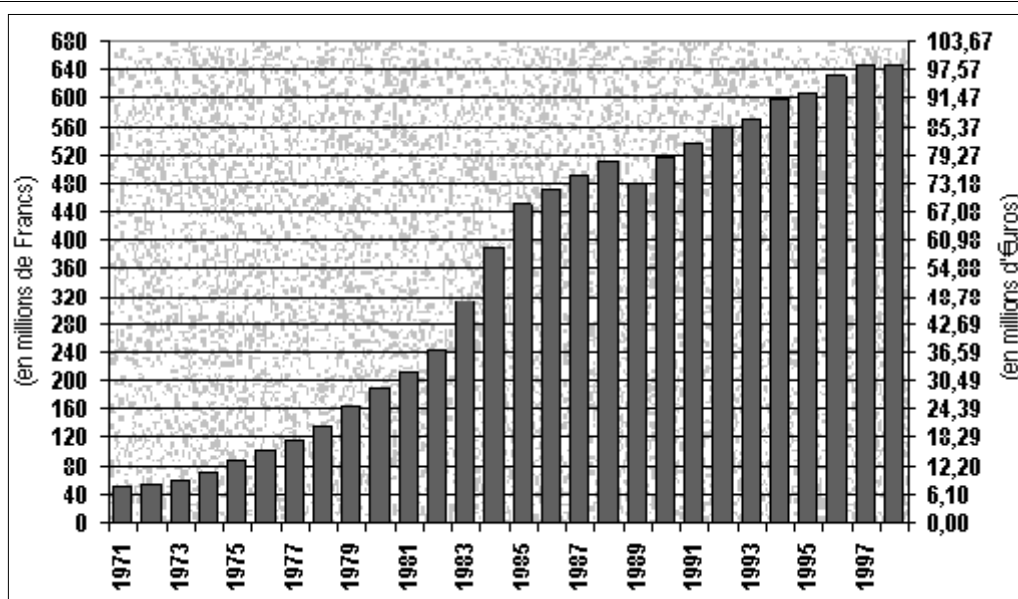
<sup>984</sup> Le temps de parcours VAL ligne 2, entre Lille et Roubaix Tourcoing, est, depuis 1999, supérieur de 5 à 10 minutes au temps de parcours de la ligne ferroviaire. Mais la fréquence de passage de 30mn (heure de pointe) à une heure du TER, devrait à terme favoriser l'usage du métro automatique, qui propose un service plus régulier

trains : Roubaix et Tourcoing bénéficient de 22 arrêts quotidiens, ce qui représente le double du nombre d'arrêts en gare de Baisieux, et le quintuple de celle de Comines (France), alors que celles-ci disposent d'un potentiel de trafic. Le PDU de la CUDL considère d'ailleurs que ces deux destinations (Comines et Baisieux) comme sous-exploitées et prévoit la mise en place d'un "tram-train" dans ces deux directions.

### 3.2.3. LE COUT DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX

Les coûts d'exploitation des réseaux de transport collectif sont dépendants de facteurs économiques autant conjoncturels (coût de l'essence, de l'électricité...) que structurels (coûts et "quantité" de main-d'œuvre, inflation,...). Ils peuvent aussi faire l'objet de facteurs plus "politiques" qui interviennent sur les niveaux de l'offre de transport (véhicules-kilomètres, développement physique permanent ou ponctuel du réseau...), ou sur un strict encadrement du financement public (limitation du service pour atteindre les objectifs budgétaires...).

**Figure n°163**  
**Coûts de l'exploitation du réseau de la Communauté Urbaine de Lille (1971-1998)**



**Sources** : CUDL (1971-1975) ; CGIT-SNELRT (1976-1981) ; TCC (1982-1993) ; Transpole (1994-1998)

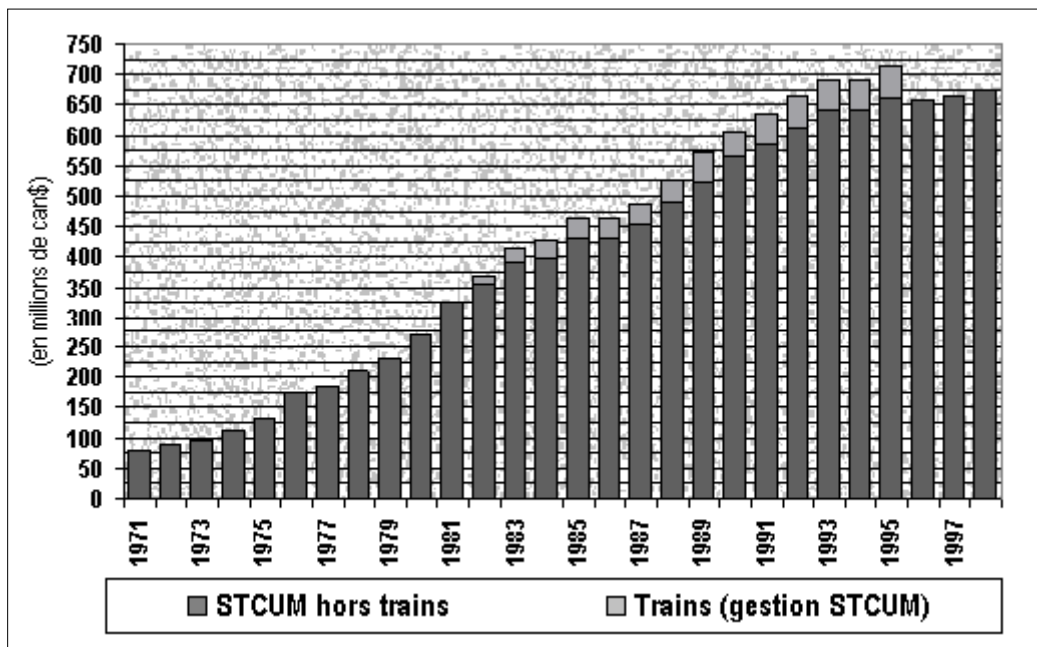
**Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

Alors qu'en 1971, les dépenses d'exploitation des réseaux de la STCUM et de la CUDL avoisinent respectivement 80 M\$ et 51 MF (7,77 €), les améliorations apportées aux réseaux (prolongement ou création de lignes de métro, développement des circuits d'autobus,...), et l'inévitable accroissement du niveau de la vie <sup>985</sup>, des salaires (qui constituent la majeure partie des dépenses

<sup>985</sup> Cf. figure n°15 : Evolution des prix et des salaires en France et au Canada (1974-1993) : les prix à la consommation évolue de 300% en France et de 250% au Canada sur la période considérée ; et le smic horaire français de 541%

d'exploitation des sociétés de transport en commun), amènent ces dépenses à 676 M\$ et 647 MF (98,63 M€) en 1998, soit respectivement + 750% et + 1 174%.

**Figure n°164**  
**Coûts de l'exploitation du réseau de la Communauté Urbaine de Montréal (1971-1998)**



**NB** : Le coût d'exploitation des trains de banlieue est volontairement séparés du reste du réseau afin de visualiser l'évolution des coûts des modes restés en permanence sous compétence de la STCUM (bus et métro) ; Entre 1971 et 1981, gestion des trains par le CN et le CP : données financières non disponibles ; Depuis 1996, trains sous responsabilité de l'AMT : son coût disparaît des comptes STCUM (même si la CUM continue, avec d'autres municipalités desservies, à participer au financement des lignes) ; **Sources** : CTCUM (1971-1984) ; STCUM (1985-1998) ; **Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

### 3.2.3.1. EVOLUTION COMPAREE DES RESEAUX DES COMMUNAUTES

Les coûts de l'exploitation des réseaux de Lille (CGIT et SNELRT) et de Montréal (CTCUM) <sup>986</sup> suivent approximativement, durant toute la décennie des années 1970, la même évolution, passant d'un indice 100 en 1971 à 410 - 415 en 1981. Certes, les variations annuelles peuvent, *a contrario*, ne pas être toujours équivalentes, mais cela s'explique somme toute par des événements qui tiennent notamment à des accroissements de l'offre de transport (accueil des Jeux Olympiques à Montréal en 1976 ; intégration des premières lignes suburbaines entre 1978 et 1981 dans le PTU lillois...).

A partir du début des années 1980, alors que les dépenses de la CTCUM évoluent à des taux inférieurs à 10% l'an, la mise en place de la ligne 1 du métro automatique à Lille, et la décision prise de ne pas diminuer l'offre de surface (qui permet l'intégration de nouvelles lignes suburbaines

<sup>986</sup> Les chiffres qui suivent ne tiennent pas compte des coûts des trains de banlieue confiés à la gestion de la STCUM entre 1982 et 1995

entre 1983 et 1986), provoque une hausse conséquente des coûts d'exploitation du réseau des TCC lillois : + 87,5% entre 1982 et 1985.

Figure n°165

## Variation annuelle (%) des coûts d'exploitation des réseaux de la CUDL et de la CUM (1971-1998)

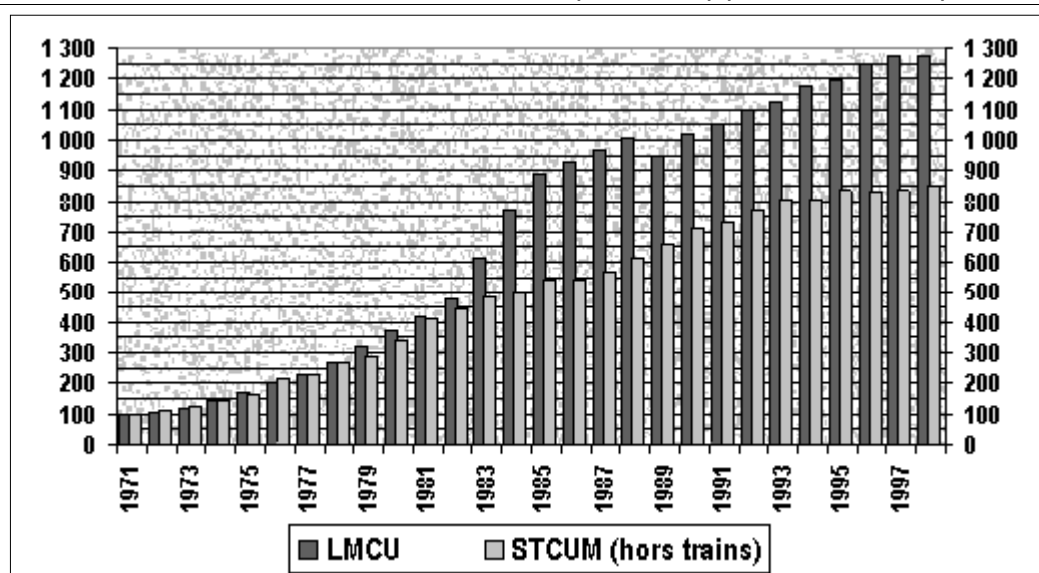
	CUDL	CUM		CUDL	CUM		CUDL	CUM		CUDL	CUM
1971-72	5,8	9,7	1978-79	20,0	9,0	1985-86	4,1	0,1	1992-93	2,0	4,7
1972-73	12,8	11,1	1979-80	15,5	16,8	1986-87	4,0	5,2	1993-94	4,9	-0,2
1973-74	17,7	17,0	1980-81	12,3	20,8	1987-88	4,1	8,1	1994-95	1,3	3,5
1974-75	22,4	14,9	1981-82	14,2	9,0	1988-89	-5,8	6,5	1995-96	4,6	-0,6
1975-76	17,2	32,5	1982-83	29,6	10,1	1989-90	7,3	7,9	1996-97	2,1	0,7
1976-77	12,3	6,7	1983-84	24,7	1,8	1990-91	3,8	3,6	1997-98	0,0	1,9
1977-78	18,1	15,0	1984-85	16,0	8,5	1991-92	4,4	4,9			

Sources : Bilans financiers des sociétés exploitantes des réseaux ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

De 1985 à 1992, les dépenses de la STCUM croissent à un rythme deux fois plus soutenu que celui de la CUDL (+ 42% contre 23,4%), alors que l'offre de service diminue dans le même temps de près de 4%, à l'inverse de celle de la CUDL qui croît d'environ 46%. En fait, l'inflation et les hausses de salaires concomitantes, sont en grande partie responsables de cette croissance du coût d'exploitation de la STCUM (entre 1988 et 1992, l'indice des prix à la consommation, IPC, évolue de + 19,2%), alors qu'en \$ constants, le niveau de dépenses reste sensiblement le même (environ 550 M\$)<sup>987</sup>.

Figure n°166

## Evolution comparée des coûts d'exploitation des réseaux de la CUDL et de la CUM (1971-1998) (indice 100 : 1971)



Sources : Bilans financiers des sociétés exploitantes des réseaux

Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

<sup>987</sup> Données fournies par la STCUM dans ses budgets annuels sur la base des études de *Statistiques Canada*

Entre 1992 et 1998, la croissance des dépenses de la STCUM n'atteint que 14,6%, contre 18,7% pour les TCC (puis Transpole). Cet arrêt dans l'envol des dépenses montréalaises tient à deux facteurs : d'une part, l'IPC semble se stabiliser dès 1992 à moins de 2% par an (sources Statistiques Canada) ; d'autre part, le transfert de la majorité du financement des déficits d'exploitations aux municipalités de la CUM qui rechignent à augmenter à un rythme trop soulevé leurs participations. Ainsi pour réduire ses dépenses, la STCUM "coupe" dans l'offre de service, et dans le nombre de ses employés.

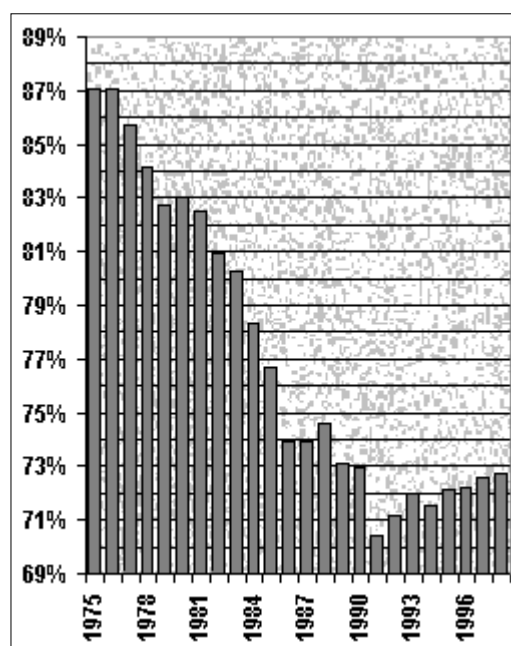
A l'inverse, l'absence de l'Etat dans le financement direct de l'exploitation des services de transports urbains des villes françaises (hors celui de la RATP en Ile-de-France), l'existence du Versement Transport, mais surtout la nature des contrats qui lient la société délégataire au SMT lillois (objectifs de rentabilité et de limitation des coûts), ne créent pas de perturbation majeure dans le financement et donc dans la production du service : Les dépenses augmentent ainsi de moins de 3% l'an entre 1992 et 1998 (soit approximativement du rythme de l'inflation et des hausses salariales).

**3.2.3.2. LES AUTRES RESEAUX COLLECTIFS**

***CIT, OMIT et trains de banlieue de la région de Montréal***

Si le réseau de la STCUM (hors trains) représente toujours plus de 70% des dépenses d'exploitations de l'ensemble des réseaux de transports en commun de la région métropolitaine, sa part relative diminue progressivement avec l'extension des activités des Commissions de Laval et de Longueuil (1974-1985), puis des CIT (depuis 1985-1986). La remontée opérée en 1992 correspond en fait à la fin des subventions gouvernementales versées au titre de l'exploitation des OPT : les réductions d'activités et les économies réalisées par la STL et la STRSM, pour limiter les répercussions sur les finances municipales, sont proportionnellement plus élevées que celles de la STCUM.

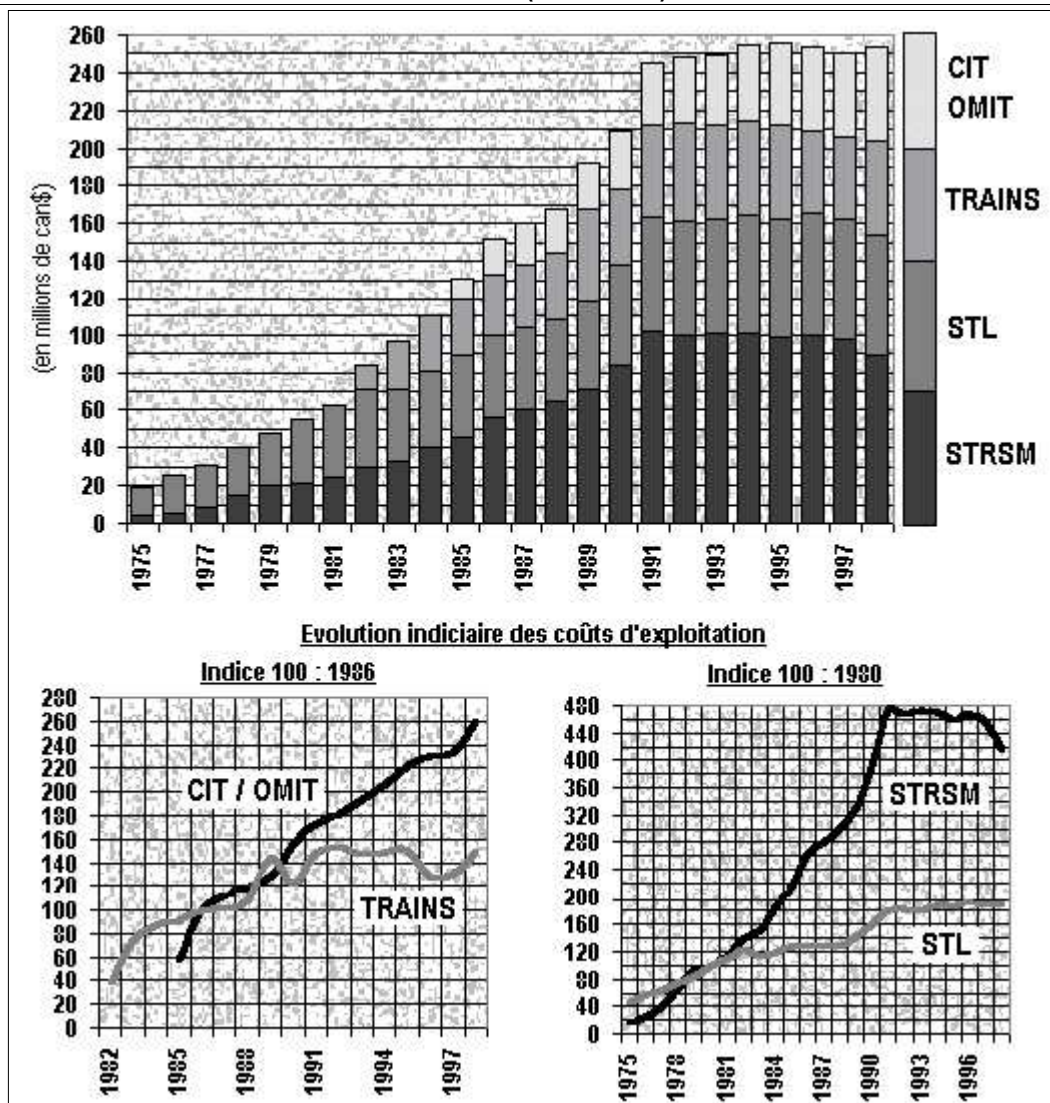
**Figure n°167**  
**Part des coûts d'exploitation STCUM par rapport à l'ensemble des réseaux de la Région métropolitaine (1975-1998)**



Sources : STCUM, STL, STRSM, MTQ, AMT.  
 Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

Les coûts d'exploitation de la STL et de la STRSM représentent, en moyenne, depuis 1980, un peu plus de 17% des dépenses affectées aux réseaux de transport en commun de la métropole montréalaise. La progression des dépenses des OPT de Laval et de la Rive-Sud de Montréal correspond, outre les raisons avancées pour la STCUM (inflation, salaires...), à un réel accroissement de leur activité. La référence de 1980, pour le calcul des indices comparatifs concorde avec une certaine maturité des deux réseaux, mais, par la suite, alors que les dépenses de la STL évoluent d'environ 83% jusqu'en 1991, soit 6,23% l'an (pour rappel, l'offre kilométrique de 1,84% l'an), celles de la STRSM progressent de plus de 15% l'an (l'offre de 6,25% l'an). A compter de 1992, les deux réseaux tendent à maintenir leur niveau de dépense, voire même à le diminuer, sous la pression des autorités municipales. En 1998, les coûts d'exploitation de la STRSM s'établissent à 88,93 M\$, contre 64,43 M\$ pour la STL.

**Figure n°168**  
**Coûts de l'exploitation des réseaux de la région métropolitaine de Montréal,**  
**hors STCUM (1975-1998)**



Sources : STRSM, STL, STCUM, AMT, MTQ ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)



Les conseils intermunicipaux de transport et les trains de banlieue équivalent environ, en moyenne, à 10% des dépenses annuelles d'exploitation métropolitaines.

Entre 1986 et 1998 les dépenses des trains de banlieue progressent relativement peu (+ 50%) : la raison en est que la STCUM, malgré l'appui financier partiel du gouvernement du Québec, se lasse de devoir compenser les déficits des lignes alors que celles-ci desservent les territoires limitrophes de la CUM. Mais depuis la prise en main par l'AMT, elles tendent à se redresser rapidement. En effet alors que les deux lignes (Rigaud et Deux-Montagnes) représentent une dépense de 43 M\$ environ en 1996 et 1997, la promotion des lignes ferroviaires comme mode métropolitain de transport par l'agence, et l'ouverture progressive de lignes vers Blainville (Rive-Nord), puis vers McMasterville et Delson (Rive-Sud), amènent en 2000 ces dépenses 54,24 M\$, un niveau jamais atteint pour ce mode depuis son passage dans le domaine public.

Les CIT et OMIT voient par contre leurs dépenses annuelles croître presque linéairement entre 1986 et 1998, de 19,5 M\$ à 50,5 M\$, soit d'un peu plus de 8% l'an (pour une offre relativement stable) : la réforme de 1992, sur le financement des transports par le gouvernement, qui ne les touche pas comme l'ont été les réseaux de la zone urbaine centrale, et le bon taux de couverture des dépenses par les recettes explique somme toute qu'elles aient maintenu leur niveau de service et plutôt que de rechercher à limiter leurs dépenses.

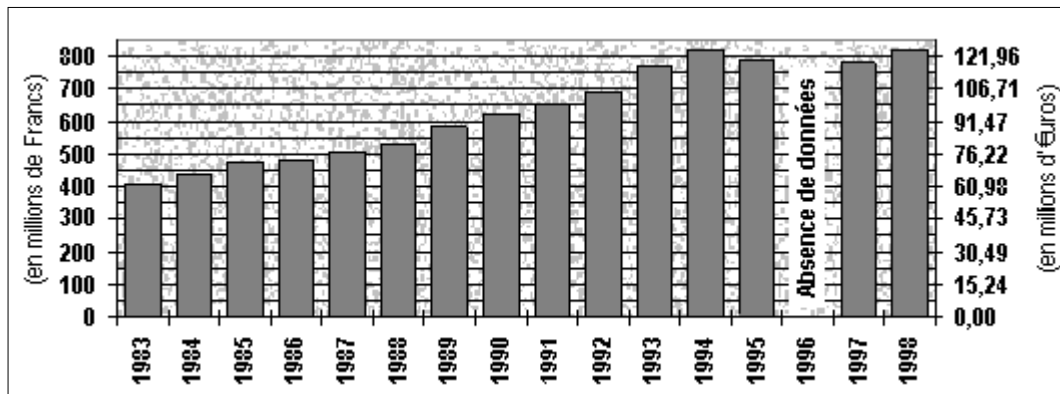
### ***Le TER Nord-Pas-de-Calais***

---

S'il s'avère délicat de discuter des coûts de production des TER du Nord-Pas-de-Calais du fait du cadre géographique concerné, qui dépasse de beaucoup le cadre de la Métropole régionale, il semble néanmoins utile d'apporter un éclairage minimal sur leur progression, sachant que la concentration de l'offre kilométrique sur les lignes à destination de Lille représente environ 67% de l'offre globale.

Toutefois, les documents mis à notre disposition concernant le compte d'exploitation de la SNCF pour ces dessertes régionales, ne nous renseignent pas sur ce que sont objectivement ces charges, sinon dans les grandes lignes. Seuls les rapports d'activités 1997 et 1998 de la délégation TER /SNCF régionale indiquent quatre types de dépenses : charges de circulation (environ 73%), de frais généraux (12%), de matériel (14%), de couverture des risques (1%). Au total, les coûts d'exploitation de 404,4 MF (61,65 M€) en 1983, progressent de 4,8% l'an, jusqu'à atteindre un maximum de 817,4 MF (124,61 M€) en 1994, puis se stabilisent par la suite autour de 800 MF annuel (121,96 M€).

**Figure n°169**  
**Coûts de l'exploitation du réseau TER Nord-Pas-de-Calais (1983-1998)**



Sources : Région Nord-Pas-de-Calais (1983-1995) ; SNCF (1997-1998) ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

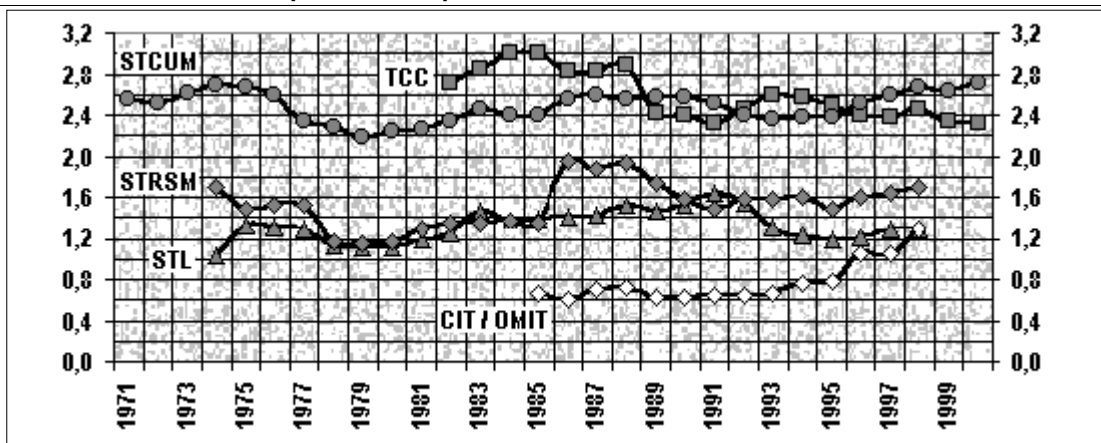
**3.2.4.**

**PRODUCTIVITE DES RESEAUX ET INDICES COMPARATIFS**

La productivité des réseaux de transport collectif repose sur une série d'indices qui, en outre, servent de base à une éventuelle comparaison nationale ou internationale.

Le premier indice, somme toute le plus utilisé, consiste à rapporter le nombre de voyages ou de déplacements sur le nombre de kilomètres véhicules parcourus sur une année. Les statistiques fournies par les sociétés de la région de Montréal, comme nous l'avons vu, tiennent compte du nombre de déplacements annuels alors qu'à Lille, et plus généralement en France, le nombre de voyages est privilégié bien que le taux de correspondance permette une estimation en terme de déplacements depuis 1982 (date d'application de la correspondance gratuite).

**Figure n°170**  
**Nombre de déplacements par kilomètre des réseaux montréalais et lillois**



Sources : STCUM, STRSM, STL, TCC ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

Malgré les fortes variations observées dans l'offre de service et la fréquentation de la STCUM et des TCC, sur toute la période étudiée, le ratio déplacements sur kilomètres reste relativement stable, - entre 2,5 et 3 -, ce qui tend à démontrer que la fréquentation des réseaux dépend, certes, directement de l'offre de service, mais que l'usage des transports publics peine, quelle que soit l'offre, à s'affirmer comme une véritable alternative à l'automobile, sans quoi la croissance de l'usage serait plus rapide que celle de l'offre et le ratio plus élevé. Cependant, le ratio moyen de 2,5 déplacements par km de la STCUM et des TCC est relativement important comparativement à ceux de la STRSM (1,4) ou de la STL (1,2), ou même des CIT (0,6), ce qui s'explique, par d'une part, leurs densités de population (les zones urbaines sont traditionnellement plus favorables au transport collectif) et, d'autre part, par la présence, sur leurs territoires, de modes lourds de transports (métros ou tramways), plus rapides et plus fréquents que les autobus utilisés dans les autres réseaux.

**Figure n°171**  
**Productivité des réseaux lillois et Montréalais**

	Dép. par Km-véh.	Par habitant (1)		Coût (€ ou \$) (2)		
		Km-véhic.	Dép.	par hab.	par Km	par Dép.
<b>1975 CGIT / SNELRT</b>	(3) 4,34	10,70	(3) 46,41	12,83	1,20	(3) 0,28
CTCUM	2,67	49,23	131,54	64,88	1,32	0,49
CTL	1,32	53,16	70,38	63,19	1,19	0,90
CTRSM	1,49	14,97	22,22	13,52	0,90	0,61
<b>1982 TCC</b>	2,72	14,86	40,37	35,30	2,38	0,88
STCUM	2,33	79,33	184,99	201,74	2,54	1,09
CTL	1,26	58,02	73,01	152,76	2,63	2,09
CTRSM	1,35	43,81	58,90	95,91	2,19	1,63
<b>1990 TCC</b>	2,41	26,69	64,37	73,66	2,76	1,14
STCUM	2,58	76,53	197,69	316,39	4,13	1,60
STL	1,52	41,35	62,88	171,76	4,15	2,73
STRSM	1,59	52,20	82,76	242,43	4,64	2,93
<b>1999 TRANSPOLE</b>	2,33	29,58	69,02	106,84	3,61	1,55
STCUM	2,64	73,11	192,78	376,37	5,15	1,95
<b>1998 STL</b>	1,29	39,35	50,67	195,01	4,96	3,85
STRSM	1,70	46,84	79,59	254,60	5,44	3,20

(1) D'après les données démographiques de l'INSEE (1975-82-90-99) et de Statistiques Canada (1976-81-91-96) ; (2) exprimé en euros (conversion 1€ = 6,55957FF) ou en Can\$ selon le cas<sup>988</sup> ; (3) pour l'année 1975, fréquentation exprimée en voyages et non en déplacements ; **Sources** : Rapports annuels CGIT/SNELRT, TCC, Transpole, CTCUM/STCUM, CTL/STL, CTRSM/STRSM.

La seconde série d'indices fait intervenir le nombre d'habitants des zones desservies par les systèmes de transport collectif. Ces indices permettent d'estimer le niveau de service offert par la collectivité locale à ses citoyens et l'usage qui en est fait. Si le nombre de déplacements par

<sup>988</sup> Expression en francs des coûts présentés en euros dans la figure

	Coût / hab. (FF)	Coût / km (FF)	Coût / dép. (FF)		Coût / hab. (FF)	Coût / km (FF)	Coût / dép. (FF)
<b>1975</b>	84,16	7,86	1,81	<b>1990</b>	483,18	18,10	7,51
<b>1982</b>	231,54	15,58	5,74	<b>1999</b>	700,85	23,69	10,15

kilomètre est équivalent entre les réseaux TCC et STCUM, en revanche, le nombre de déplacements rapporté au nombre d'habitants, indiquent une nette domination montréalaise : 4,6 fois plus importante à Montréal qu'à Lille en 1982, et 3 fois plus importante dès 1990. Toutefois, le rapport de l'offre de service indique les mêmes proportions (5,3 fois plus en 1982 et 3 fois dès 1990). La corrélation entre offre et fréquentation semble encore confirmée, et le niveau supérieur de l'offre en partie expliquée par une densité moyenne à Montréal, deux fois plus élevée qu'à Lille (3 600 hab./km<sup>2</sup> contre 1 800 en 1999)

**Figure n°172**  
Productivité des réseaux de Lille  
(1984) et Bruxelles (1980)

	Bruxelles (1980)	Lille (1984)
Population (1)	0,997	1,043
Hab./km <sup>2</sup>	6 193	1 738
Municipalités	19	86
Voyages (1)	265,1	69,64
Véh.-km (1)	46,21	18,38
Voy. / km	5,74	3,79
Voy. / hab.	265,9	66,77
Km / hab.	46,35	17,62

(1) en million ; **sources** : NEWMAN / KENWORTHY (1989) et TCC (Lille)

**Figure n°173**  
Indicateurs de productivité  
de quelques réseaux français (1993)

Coût par km.-véh.			Coût par voyage			Voyages par km. – véh.	
Réseau	FF	€	Réseau	FF	€		
Paris	28,00	4,27	Toulouse	8,00	1,22	Paris	5,54
Toulouse	27,20	4,15	Bordeaux	7,80	1,19	Marseille	4,84
Marseille	23,50	3,58	Lille	5,50	0,84	Lyon	4,11
Lyon	22,10	3,37	Lyon	5,40	0,82	Lille	3,61
Bordeaux	22,10	3,37	Paris	5,10	0,78	Toulouse	3,40
Lille	19,70	3,00	Marseille	4,90	0,75	Bordeaux	2,81

**NB** : dépenses d'exploitation hors amortissement et frais financiers; pour les métros et tramways, les kilomètres sont calculés par rapport au nombre de voitures par rame. **Sources** : Transport Public, n°946, mars 1996

La troisième série d'indices concerne le coût d'exploitation des réseaux. Les dépenses d'exploitation ramenées au nombre de kilomètres parcourus renseignent tout d'abord sur la productivité économique même du service fourni. Dans l'Hexagone, des quatre plus grandes métropoles (Paris, Lyon, Marseille), Lille est celle qui propose le coût par kilomètre le plus bas : 19,70 F (3 €) en 1993, contre plus de 22,10 F (3,37 €) pour Lyon, et 28 F (4,27 €) pour Paris. Elle est donc le réseau économiquement le plus efficace. Mais l'efficacité économique lilloise ne rejoint pas une certaine efficacité sociale. Car, à l'inverse, elle est l'agglomération qui indique le coût par voyage le plus élevé : 5,50 F (0,84 €) contre 4,90 F (0,75€) pour Marseille. L'usage des transports dans les autres grandes villes de France est proportionnellement plus grand qu'à Lille, ce que viennent par ailleurs démontrer le nombre de déplacements au kilomètre.

Dans la zone centrale montréalaise, le rapport des dépenses d'exploitations sur le nombre de kilomètres parcourus conserve les trois OPT dans un intervalle de plus ou moins 50¢ le kilomètre, - ce qui est important compte tenu d'une expression en can\$ -, même si une comparaison entre les quatre périodes ne permet pas de dégager une règle générale quant au réseau qui obtient la meilleure productivité. Par contre, lorsque sont observées les dépenses par déplacements, la STCUM tire nettement son épingle du jeu, ce qui s'explique par le fait, notamment, d'une fréquentation au kilomètre bien supérieur : 2,6 déplacements au km contre 1,3 pour la STL par exemple en 1998-1999.

### 3.3.

## LE FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX

---

Le financement des réseaux de transport collectif en France, comme au Québec, a connu des évolutions radicales depuis notamment le début des années 1970, dans la mesure où, les déficits croissants enregistrés par les sociétés exploitantes ont nécessité, de la part des pouvoirs publics, locaux ou nationaux, une implication grandissante pour assurer l'équilibre de l'exploitation.

Au début des années 1970, le taux de couverture des dépenses par les recettes d'exploitation, - découlant des tarifs d'usage des transports collectifs -, restait relativement important, et le recours aux subventions publiques, - autorisé par l'impôt -, naturellement acceptable pour les autorités municipales, en parallèle souvent de hausses tarifaires. Toutefois, l'aggravation perpétuelle des déséquilibres des bilans annuels des sociétés génère une crise des finances locales, qui ne trouvent de solutions que par la mise en place de nouvelles formes de participation. Les autorités nationales n'ont alors d'autre alternative que de participer directement au financement d'un service urbain, de procéder à une réforme de la fiscalité locale, ou d'inventer de nouveaux outils de taxation à vocation spécifique (versement transport en France, taxes sur l'essence ou l'immatriculation au Québec...).

Ainsi, le financement des transports collectifs résulte de la combinaison entre recettes de trafic (politique tarifaire), subventions publiques (impôt), et taxation des non-usagers. Toutefois, ce montage financier n'est pas uniforme et doit être considéré comme étant à géométrie variable. Il dépend en fait grandement des orientations qui sont dégagées par les autorités organisatrices locales, selon qu'elles privilégient l'un ou l'autre mode de financement.

#### 3.3.1.

### LE FINANCEMENT PAR LE TARIF

---

Une politique tarifaire se veut attractive pour générer des revenus, qui, quoique toujours insuffisants, viennent couvrir, dans des proportions variables, les dépenses d'exploitation des réseaux collectifs de transport. Outre cet objectif de recettes, l'évolution des tarifs ou leur segmentation en fonction de publics ciblés, peuvent revêtir d'autres attentes : influence sur la répartition modale des déplacements quotidiens, hausse de la fréquentation des modes collectifs, fidélisation de la clientèle,...

### 3.3.1.1.

#### LES PRINCIPES TARIFAIRES

---

La notion de "principe tarifaire" concerne moins le coût réel d'usage des transports en commun que les modalités de fixation du coût du trajet effectué. Deux principes dominent ainsi à l'organisation des réseaux au niveau international. Le premier considère que le tarif du trajet doit être dépendant du coût réel qui s'accroît avec l'augmentation de la distance parcourue : il s'appuie ainsi sur une dimension géographique du déplacement, en fonction de critères souvent liés de la nature des territoires desservis (urbains, suburbains, ruraux). A l'inverse, le second préfère soustraire l'usager à cette différenciation spatiale, dans un souci, souvent affiché, d'équité, ou d'égalité d'accès au réseau.

#### *La tarification à la distance*

---

La tarification à la distance est somme toute le principe le plus cartésien en termes strictement économiques. Alors que la tarification au kilomètre est plutôt adaptée et réservée aux modes de transports qui effectuent de longues distances (le chemin de fer par exemple), les réseaux de transport urbain s'organisent souvent en fonction de sections ou de zones.

La section doit être considérée comme l'unité de base du calcul du coût d'un trajet. Elle représente une distance de référence qui subdivise chacune des lignes d'un réseau, et à laquelle est affecté un tarif. Le coût d'un déplacement dépend ainsi du nombre de sections parcourues. Cet emploi du sectionnement est notamment particulièrement courant et efficace dans les milieux urbains denses où les trajets courts sont plus fréquents qu'en zones suburbaines.

Dans les années 1970, le sectionnement est utilisé sur les réseaux de la CGIT et de la SNELRT. Toutefois, alors que la communauté urbaine de Lille devient responsable des transports collectifs, la distance et le coût affectés à chaque section des sociétés exploitantes ne sont pas uniformes, de même que leur nombre maximal par ligne. Par ailleurs, compte tenu de la multipolarisation de l'agglomération, de la distinction juridique des deux compagnies, de l'organisation de leurs lignes (notamment celles qui sont implantées sur les deux PTU), il n'est pas rare que les sections se chevauchent. Lors de l'installation du nouveau syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine (SMT), qui provoque l'unification institutionnelle des autorités concédantes préexistantes, l'idée de l'harmonisation des conditions d'exploitation des deux sociétés délégataires devient prédominante, sachant qu'elle est une condition *sine qua non* avant leur fusion éventuelle. L'alignement du nombre de sections sur les parcours de la CGIT et de la SNELRT intervient en 1973 (4 sections), leur valeur kilométrique fixée dans le même temps à 2,4 kilomètres. La concordance tarifaire des sections peine,

elle, à se mettre en place, du fait de la spécificité des deux réseaux urbains et de leurs besoins financiers. Elle aboutit finalement en 1975-1976.

Le zonage des réseaux de transport, qui prend, lui aussi, en compte une dimension géographique du déplacement, s'est particulièrement développé dans les métropoles monocentriques dès lors que l'étalement urbain a induit des déplacements entre zones urbaine et suburbaine. A partir d'un centre d'agglomération, sont déterminés souvent des cercles concentriques dont les écarts entre périmètres sont de même distance. Les limites administratives peuvent aussi dans certains cas être utilisées comme limites de zones (Toulouse, Montréal...). Les trajets compris dans une seule zone font dès lors l'objet, dans la majeure partie des cas, d'une tarification unitaire.

Dans la région de Montréal, la tarification zonale fait une apparition tardive (1998) et est la résultante d'une prise en compte métropolitaine de la problématique des déplacements. La coordination des différents réseaux du Grand Montréal (OPT, CIT, OMIT, AMT) est devenue au milieu des années 1990 une priorité pour faciliter les déplacements entre les zones périphériques et les centres urbains et économiques de la RMM et relancer l'usage des transports collectifs. Compte tenu de la multiplicité des AOT, et de l'éloignement au centre-ville de Montréal de certaines des municipalités concernées, l'AMT a retenu, une tarification par zone, et un usage inclusif des titres mensuels de transport<sup>989</sup>. La zone 1 correspond au territoire juridique de la STCUM, tandis que la zone 2 constitue une catégorie spéciale, mise en place pour les lignes de trains de banlieue, circulant sur l'île de Montréal, mais dans ses extrémités Nord et Ouest. La zone 3, intègre la STL et la STRSM. En fait, l'existence de la STL et de la STRSM a obligé l'AMT à conserver un tarif unitaire sur ces territoires alors qu'ils auraient dû selon l'isodistance employée être divisé entre zones 3 et 4. La zone 4 est de fait quasi inexistante et limitée à la municipalité de La Prairie. A partir de cette zone 4 (15 km du centre) les zones progressent chaque 10 kilomètres, jusqu'à la zone 8 (distance de 45 à 55 km du centre)<sup>990</sup>.

### ***La tarification unique***

---

Le tarif unique est déterminé indépendamment de la distance parcourue par l'utilisateur, mais il est parfois assorti de contraintes de temps (validité d'une heure) et/ou d'utilisation (validité pour un déplacement sans possibilité de retour).

---

<sup>989</sup> La carte mensuelle métropolitaine d'une zone est toujours acceptée dans les zones portant un numéro inférieur. L'intégration ne concerne pas les autres titres (normal, détail...).

<sup>990</sup> Cf. en annexe 6 : Carte A6-1 - zones tarifaires pour les titres métropolitains de la Région de Montréal (1998-...), page 821 ; et A6-2 - Tarification zonale des trains de la banlieue de Montréal (1998), page 822

"Dans les années 80, dans le but de simplifier l'utilisation des transports collectifs pour le client, les systèmes tarifaires impliquent une notion de distance (par zones ou par sections) ont eu tendance à disparaître au profit de la tarification unique. Depuis quelques années, les principes tarifaires n'ont pas subi de grosses évolutions, et aujourd'hui [1995], 80 % des réseaux [français] pratiquent la tarification unique contre 16 % la tarification zonale, 2 % combinent zones et sections, 2 % la tarification par sections"<sup>991</sup>. L'évolution vers l'unité tarifaire des réseaux français rejoint de manière générale celle observée notamment dans les pays de l'Europe du Sud (Italie), alors qu'à l'inverse, dans les grandes métropoles d'Europe du Nord (Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Irlande...) ou d'Amérique du Nord, le tarif à la distance tend à s'imposer<sup>992</sup>.

Les réseaux montréalais, que soient considérés les Organismes Publics de Transport (STCUM, STL, STRSM) ou les Conseils Intermunicipaux de Transport, ont toujours, sur leur territoire juridique respectif, appliqué un tarif unique. Ce n'est qu'à compter du moment où se sont mis en place des titres spécifiques inter-réseaux que la tarification à la distance s'est imposée pour les relations métropolitaines uniquement.

A l'inverse, le réseau lillois, qui employait dans les années 1970 une tarification à la distance (section), se convertit au tarif unique avec possibilité de correspondance (ce qui n'était pas le cas précédemment), qui se met en place le 5 octobre 1981, alors que l'unification des deux sociétés délégataires du réseau d'autobus, devient réalité le 1<sup>er</sup> janvier 1982, sous le sigle TCC. Ce changement s'explique somme toute par l'inauguration du futur métro automatique de la métropole et la réorganisation physique du réseau de surface : une partie des lignes est rabattue sur les stations du VAL, ce qui nécessite la possibilité de correspondance intermodale pour l'utilisateur qui désire rejoindre le centre-ville.

### 3.3.1.2.

#### LES STRUCTURES TARIFAIRES

---

La notion de "structure tarifaire" concerne le coût acquitté par l'utilisateur pour effectuer son voyage ou son déplacement sur un réseau. Il existe selon les sociétés ou les AOT une variété de titres et de tarifs qui correspondent, ou à une fréquence plus ou moins régulière de l'utilisation des transports collectifs, ou à des catégories d'utilisateurs. "*La diversification des titres de paiement et le fait de privilégier certains par le jeu de prix unitaires du trajet font partie intégrante de la stratégie commerciale*

---

<sup>991</sup> DAMPIERRE Joël, "La politique tarifaire des réseaux", in *Transport Public*, n°933, Janvier 1995, pp. 946-948 ; p. 947

<sup>992</sup> Cf. l'étude de CUSSET Jean-Michel, *Politiques de tarification des services de transport urbain – diagnostic de politiques comparatives*, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, octobre 1988, 55 pages : Deuxième partie, les politiques tarifaires des réseaux étrangers, pp. 27-38



*dont les objectifs peuvent être la minimisation des transactions dans les véhicules, la conquête de nouveaux segments sur le marché du transport collectif, la fidélisation de la clientèle, l'utilisation optimale du parc de véhicules. (...) La part relative des différents titres de paiement dans l'ensemble des voyages effectués dans l'année est un indicateur indirect de la politique tarifaire dans la mesure où elle montre la nature des titres privilégiés : tickets ou cartes oblitérés, cartes à vue, pass magnétique, etc."* <sup>993</sup>.

### ***Les titres à déplacement unique*** <sup>994</sup>

---

De manière générale, tous les réseaux français ou étrangers proposent des tarifs, au voyage ou au déplacement, différenciés selon que le paiement du billet de transport est acquitté à l'unité, à bord ou non des véhicules (autobus), - il a dans ce cas toujours un tarif à l'unité supérieur aux autres titres -, ou par carnets ou lisières (le nombre de ticket est alors variable), dans les points de ventes automatiques ou non (kiosques des sociétés, parfois même des commerces agréés disséminés sur le territoire).

Dans les années 1970, CGIT et SNELRT, soumise au sectionnement des parcours, pratiquent ainsi un double tarif. Le tarif de détail (acquitté à l'unité), varie selon le nombre de sections traversées, chaque section correspondant à un ticket et à un coût unitaire. Ces titres sont vendus à bord des véhicules par le chauffeur-percepteur qui déroule ainsi un nombre de tickets correspondant au parcours de l'usager tout en assurant le rendu de monnaie. Les temps d'attentes aux arrêts relativement longs compte tenu des opérations à effectuer, nuit, notamment aux heures de pointe, à la vitesse commerciale du véhicule. Avant l'harmonisation tarifaire, le tarif normal, sur le réseau de la CGIT, correspond à l'achat de cartes qui disposent d'un certain nombre de cases chacune correspondant au coût d'une section, tandis que la SNELRT propose des billets sur lesquels est inscrit le nombre de sections correspondant au trajet. A compter de 1976, l'alignement tarifaire modifie l'aspect des billets, - l'utilisation du ticket est généralisée -, puisque dans le même temps, des oblitérateurs automatiques font leur apparition (système de poinçons) à bord des véhicules.

Les tarifs des transports collectifs ne sont pas tranchés par les sociétés délégataires, qui émettent cependant des propositions, mais par le conseil syndical de chacune d'elles. Toutefois la fixation des coûts n'est pas totalement libre en France, du fait de l'encadrement des hausses tarifaires par l'Etat qui entend, dans une période caractérisée par une forte inflation annuelle, maintenir raisonnablement les

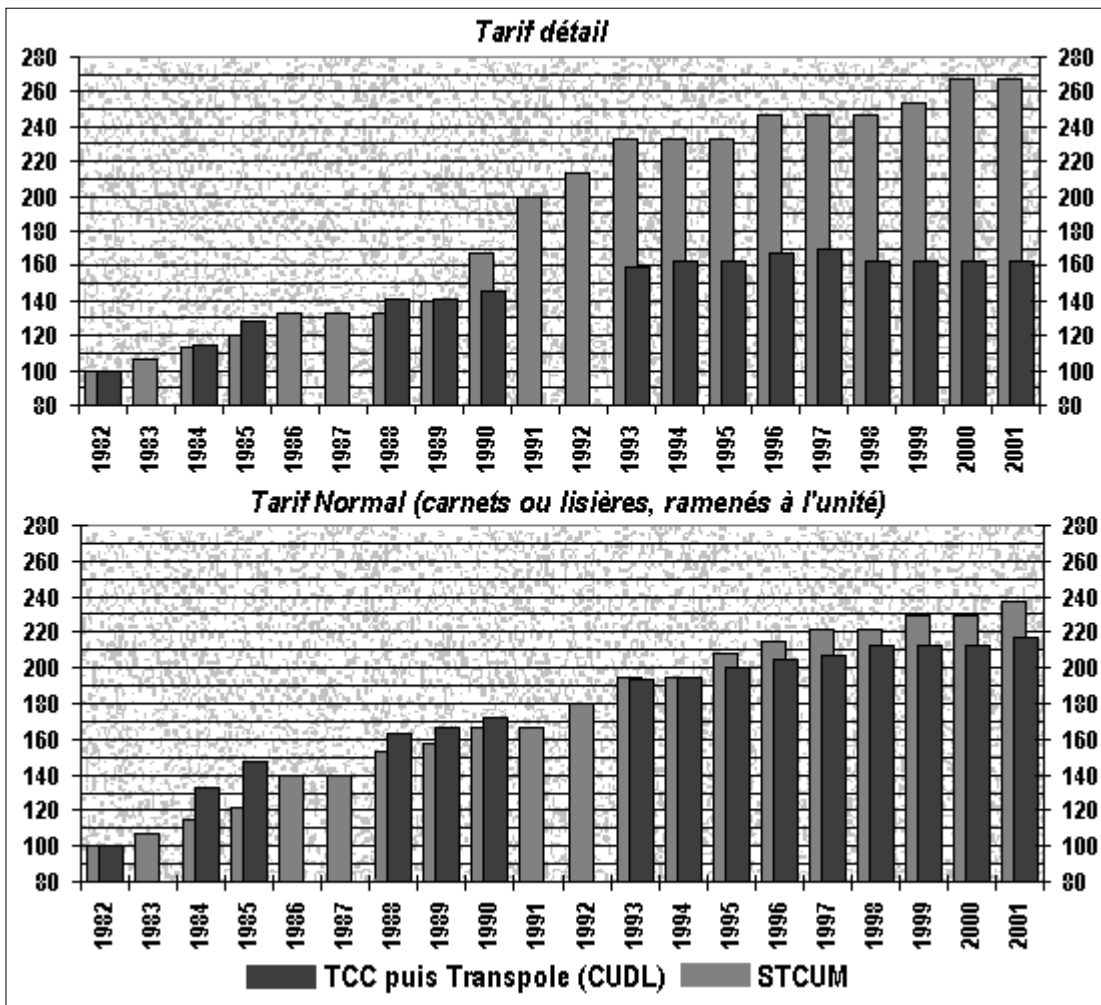
---

<sup>993</sup> CUSSET Jean-Michel, *op. cit.*, page 13

<sup>994</sup> Les tarifs pratiqués par les sociétés de transports des régions montréalaise et lilloise sont détaillés en annexe 6

prix <sup>995</sup>. Les plus fortes hausses tarifaires concernent les trajets courts : le coût d'une section, selon le titre et la société, varie entre + 140% et + 225%. A l'inverse, les trajets longs connaissent une augmentation moindre, qui bénéficie surtout aux usagers les plus éloignés, habitant en première couronne souvent des villes-centres : le coût du parcours maximum (4 à 7 sections), n'augmente que de 35 à 100%, selon le titre et la société, mais il est vrai que son montant réel était, au début des années 1970, trois à quatre fois plus important que le prix d'un trajet court.

**Figure n°174**  
**Evolution comparative des tarifs au déplacement**  
**entre les réseaux de la CUM et de la CUDL (1982-2001) (indice 100 : 1982)**



Sources : STCUM ; SMT ; Transpole ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

A Montréal, dans les années 1970, les trois OPT appliquent une tarification au déplacement, puisque les correspondances sont autorisées dans la limite d'une heure de voyage. Comme à Lille, elles proposent des titres de circulation au détail, et à tarif normal (lisière de tickets). Les

<sup>995</sup> Pour exemple : l'autorisation d'augmentation du secrétariat d'Etat aux Transports s'élève à 8,5% pour 1976, 6,5% en 1977, en moyenne pondérée, c'est-à-dire sur l'ensemble des titres et catégories. Le rôle du préfet est aussi prédominant puisqu'en deçà de 10% d'augmentation, il émet l'autorisation en lieu et place de l'Etat, dont il est le représentant ; En contrepartie, l'Etat crée le versement transport qui peut être utilisé au financement des déficits des sociétés

ventes de tickets valables pour un déplacement, à bord des véhicules et dans les points de vente STCUM, coûtent en moyenne 20 à 30% plus cher que les titres vendus en lisières. Comme dans les autobus lillois, le temps nécessaire aux transactions nuit à la vitesse commerciale des véhicules. Ainsi, dès le 28 décembre 1974, la CTCUM introduit le "paiement exact" à bord des autobus grâce à une boîte de pesage de pièces. Le chauffeur n'effectue dès lors plus aucune transaction financière dès lors que les usagers acquittent leur voyage, ou par le biais de billets (préalablement achetés), ou en déposant l'appoint. Dans tous les cas, des "tickets de correspondance", sur lesquels sont imprimés la date et l'heure de délivrance, sont donnés aux clients pour qu'ils puissent avoir un titre à présenter aux contrôleurs ou aux chauffeurs, en cas de changement de ligne.

Les tarifs de la CTCUM, - tout comme ceux de la CTL ou de la CTRSM -, sont librement fixés par le conseil d'administration de la commission, qui doit cependant tenir compte de la capacité financière des municipalités qui couvrent le déficit d'exploitation. Le gouvernement provincial, n'intervient pas, comme en France, dans un cadrage des prix, mais décide en revanche de financer directement les réseaux (voir *infra*) : c'est cette implication directe de la Province, qui en fonction des fonds versés par le gouvernement aux réseaux, va avoir un impact sur le niveau du coût du transport pour l'utilisateur. Entre 1968 et 1981, les tarifs de détail, ou en lisière (ramené au coût par unité) évoluent parallèlement et sont multipliés par 2,5, toutefois ces hausses sont relativement faibles compte tenu des taux de l'IPC pendant la décennie : la STCUM ne les augmentent pas d'ailleurs entre 1976 et 1980.

A partir de 1982, et le passage au principe de tarification unique des TCC lillois, le SMT retire les oblitérateurs à poinçon pour les remplacer par des oblitérateurs électroniques qui indiquent, sur le titre de transport, outre la date et l'heure de départ du voyage, un code spécifique aux autobus et stations de métro à des fins de contrôle (lutte contre la fraude). La comparaison des tarifs entre Lille et Montréal, peut dès lors s'appuyer sur des bases quasi identiques, même si les conditions d'usage pourront différer par la suite : le déplacement avec correspondance reste la norme. Mais le tarif horaire proposé sur les deux réseaux au début des années 1980 connaît quelques modifications. Alors que la durée de validité du "ticket de correspondance" passe à 45 mn sur le réseau STCUM, le SMT abandonne la possibilité de retour (avec le même ticket) dès 1987, une manière déguisée pour augmenter le coût du transport pour l'utilisateur sans en changer les prix d'achat.

L'évolution (à la hausse) des tarifs normaux est similaire à Lille et à Montréal entre 1982 et 2001 : + 137% pour la STCUM (soit 4,65% l'an) contre 117% pour le réseau de la CUDL (soit 4,17% l'an). Par contre, le tarif de détail, tend à augmenter beaucoup plus fortement sur le réseau de la STCUM : + 167% (soit 5,3% l'an), contre + 63% (soit 2,6% l'an) pour le réseau lillois. Le rapport entre tarif détail et tarif normal tend à s'accroître sur le réseau de la STCUM (1,25 en 1982 ; 1,5 en 1991 ; puis 1,4 depuis 1995), alors qu'il diminue sur le réseau lillois (1,5 en 1982 ; 1,3 en 1984 ; 1,25 en 1993 ; puis

environ 1,15 depuis 1998). En fait, il semble que la société montréalaise ait pris le parti de décourager le "paiement direct" de façon à améliorer sa productivité, en creusant les écarts de coût avec le tarif normal, alors que le réseau lillois mise sur une augmentation des recettes par le biais d'une diminution des avantages accordés aux usagers les plus réguliers (qui achètent leurs titres en carnets).

***Les titres à déplacements multiples :  
différenciation tarifaire et politique sociale***

---

Les titres donnant droit à des déplacements multiples sont généralement commercialisés sous forme d'abonnements, souvent hebdomadaires ou mensuels, et concernent des segments de clientèle qui utilisent régulièrement les transports collectifs : scolaires, étudiants, salariés...

Dès les années 1970, les syndicats mixtes de Lille et de Roubaix-Tourcoing, mettent en place des systèmes d'abonnements journaliers qui permettent, avec un même ticket, d'effectuer un aller-retour. La SNELRT prévoit même un tarif correspondant à deux allers-retours par jour. Les tarifs sont définis comme pour les autres titres en fonction du nombre de sections parcourues ne sont attractifs que parce qu'ils offrent des réductions par rapport au tarif normal. Si les réductions offertes pour une section sont relativement peu importantes (de 10 à 15%), elles augmentent avec le nombre de sections empruntées (jusqu'à 30 à 40% pour la dernière section).

Avec le passage, à Lille, à une tarification unique, le système d'abonnement est entièrement remodelé pour ne plus prendre en compte le nombre de déplacements effectués, l'utilisateur s'acquittant d'un forfait, dont il doit estimer s'il est avantageux en fonction de son activité. En effet, sans qu'il existe de grands écarts entre 1982 et 2001, le prix d'un abonnement mensuel équivaut dans le PTU lillois à environ 42 déplacements à tarif normal (carnet), un abonnement hebdomadaire, à environ 11 déplacements. Entre 1980, date de l'entrée en service de la carte magnétique CAM (Carte Autobus-Métro), et 2001, l'abonnement mensuel représente quelque 34 déplacements à tarif normal (lisière). L'implantation d'une carte hebdomadaire intervient tardivement, en 1998, et représente la valeur d'environ 9 déplacements à tarif normal. Leur tarif évolue ainsi approximativement dans les mêmes proportions que le tarif normal, mais leur utilisation simplifie grandement la fréquentation des transports collectifs, dans la mesure où, dans les deux agglomérations, il s'agit de cartes à vue. Seule spécificité du réseau STCUM, la CAM magnétique, doit être, pour l'emprunt du métro exclusivement, être validée dans une borne, actionnant les "tourniquets" d'accès.

En fait, le succès que connaît la formule de l'abonnement (+ de 65% des usagers de la STCUM par exemple), permet aux sociétés de réaliser des gains de productivité relativement

importants, notamment à bord des autobus, et de fidéliser une clientèle régulière, en accordant une tarification spécifique.

*"La préoccupation redistributive [des AOT] n'est sans doute pas étrangère [non plus] à ce souci de fidélisation. A côté d'objectifs strictement sociaux qui inspirent par exemple la gratuité ou des tarifs fortement réduits pour les chômeurs, d'autres mesures sont à l'évidence moins désintéressées qui concernent par exemple les tarifs réduits pour les personnes âgées, qu'il n'est pas inintéressant d'attirer sur le réseau aux heures creuses, ou les tarifs spéciaux pour scolaires ou étudiants, auxquels on assure certes un service public peu coûteux, mais qui font ainsi un apprentissage de l'offre de transport collectif susceptible d'infléchir leur futur comportement d'adulte"*<sup>996</sup>. La pratique de tarifs sociaux est relativement ancienne sur les réseaux de Lille et de Montréal. Dès le 1<sup>er</sup> avril 1973, la Communauté urbaine de Lille décide d'accorder la gratuité du transport pour les personnes âgées de plus de 65 ans domiciliées dans l'une des municipalités du territoire communautaire<sup>997</sup>, et accordera une compensation tarifaire au SMT (qui fixe les tarifs), afin que cette mesure ne vienne grever les recettes perçues par la société délégataire. En 1974, le conseil d'administration de la STCUM met en place une mesure similaire sans pour autant assurer la gratuité : les personnes âgées de plus de 65 ans domiciliés sur le territoire de la CUM pourront bénéficier de tarifs réduits inférieurs à trois fois le coût normal des titres, et à un peu plus de la moitié des abonnements.

Le 25 novembre 1977, le conseil de la de la CUDL décide d'octroyer la gratuité des transports urbains aux travailleurs privés d'emploi, domiciliés sur le territoire communautaire. Toutefois la forte croissance des dépenses affectées à cette disposition (l'apport financier de 1,1 MF, soit 0,17 M€ en 1979 atteint 21,34 MF, soit 3,25 M€, en 1984) a poussé la CUDL à préciser les conditions d'utilisation de cette carte. Le 21 décembre 1984 le Conseil de la CUDL renforce les conditions d'attribution : la gratuité est désormais consentie aux travailleurs privés d'emploi ne percevant pas une indemnité ASSEDIC supérieure ou égale au SMIC ; ce qui a pour effet de ramener le niveau des compensations tarifaires à environ 5,4 MF (0,82 M€) en 1985.

Il serait impossible de détailler l'ensemble des tarifs sociaux qui se sont mis en place, notamment par la communauté urbaine de Lille, tout au plus peut-on encore distinguer une catégorie, les étudiants, à qui la STCUM fait bénéficier de tarifs réduits depuis le milieu des années 1960 (uniquement aux moins de 24 ans), et la CUDL de réduction de 25 à 50% des abonnements selon qu'ils bénéficient ou non de bourses d'études (limite d'âge à 25 ans).

---

<sup>996</sup> CUSSET Jean-Michel, *Politiques de tarification des services de transport urbain – diagnostic de politiques comparatives*, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, octobre 1988, 55 pages, page 9

<sup>997</sup> Autorisation de circulation du lundi au vendredi de 9 à 17 heures, puis après 19 heures, sans restriction les week-ends et jours fériés, c'est-à-dire hors les heures de pointe

*"Ces stratégies d'incitation portant sur les prix des transports collectifs ont, sans exception, accru le taux de fréquentation de ces transports. Elles ont également décidé quelques conducteurs automobiles à délaissé leur automobile insuffisamment occupée pour emprunter les transports collectifs, attiré quelques voyageurs supplémentaires aux heures de pointe comme aux heures creuses et amélioré la mobilité de certaines catégories de population qui peuvent très difficilement accéder à l'automobile. Toutefois, dans la plupart des cas, elles n'ont exercé sur le taux de fréquentation des transports publics qu'une action relativement modeste, c'est-à-dire que les élasticités constatées par rapport aux tarifs pratiqués sont assez faibles" <sup>998</sup>.*

### ***L'intégration tarifaire inter-réseaux***

---

Avec l'accroissement de l'étalement urbain dans les grandes métropoles, le périmètre des transports urbains des villes-centres ne correspond souvent plus aux bassins de vie et ne répond que partiellement aux besoins de mobilité. Plusieurs AOT se juxtaposent ainsi dès le milieu des années 1970 pour répondre aux besoins exprimés par les navetteurs qui désirent se rendre, pour des motifs de travail ou d'étude, dans les pôles d'attraction.

Dans la région métropolitaine de Montréal, nous l'avons vu, l'organisation de sociétés de transport sur le territoire de l'île Jésus (ville de Laval) et de l'agglomération de Longueuil, puis, progressivement à compter de 1985, de CIT et d'OMIT sur les Rives Nord et Sud du fleuve Saint-Laurent, conduisent à un fractionnement spatial des autorités organisatrices et des réseaux, chaque réseau agissant indépendamment de ses voisins, sans offrir de réelles possibilités de correspondance entre eux. Il faut attendre la mise en place du CMTC, en 1990, pour qu'une carte régionale soit mise en place, permettant aux usagers de la STL, de la STRSM et de la STCUM, de fréquenter deux réseaux distincts. Les CIT sont exclues de cette intégration tarifaire, qui reste, malgré tout, partielle, puisque les seuls titres offerts à la commercialisation sont des abonnements mensuels. La clientèle ponctuelle, usant de tickets, doit ainsi lorsqu'elle emprunte un nouveau réseau s'acquitter des droits de passage qui le régissent : titres, tarifs et règles sont différents, ce qui ne facilite pas l'usage du transport collectif. Nonobstant, cette évolution est un premier pas vers une intégration globale des AOT de la Métropole montréalaise. Si en 1990 et 1991 le gouvernement du Québec offre une compensation tarifaire pour les titres inter-réseaux, ces subventions disparaissent en 1992, avec l'entrée de la Province dans une période d'austérité, et la mise en place de nouveaux outils de taxation n'empêchent pas une forte

---

<sup>998</sup> **BHATT Kiran**, "Influence de la tarification sur le comportement des usagers et le choix des modes de déplacement", rapport de base 4 (b), In **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 145-158 ; pp. 149-150

augmentation de la carte régionale (+ 33,69%) et la réduction des avantages qu'elle apportait aux usagers. Il faut en fait attendre la création de l'Agence métropolitaine de transport pour que soit mise en place une tarification zonale, qui inclut l'ensemble des AOT. Toutefois, cette intégration spatiale complète n'est pas accompagnée que d'une intégration tarifaire partielle, puisque seuls des abonnements mensuels sont proposés aux utilisateurs des sociétés. L'AMT conserve pour la zone 3 (STL et STRSM) les tarifs qui prévalaient auparavant. Au-delà de la zone 3, s'instaure une progressivité relative des tarifs d'environ 17-18% entre chaque zone.

**Figure n°175**
**Coût de la carte régionale du CMTC, usage combiné des réseaux STCUM et STRSM (1991-1997)**

(en can\$)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
<b>CAM mensuelle STCUM</b>	38,00	41,00	43,00	43,00	43,50	44,50	45,00
<b>Carte mensuelle STRSM</b>	40,00	53,00	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50
<b>Total pour les deux réseaux</b>	78,00	94,00	97,50	97,50	98,00	99,00	99,50
<b>Carte Régionale du CMTC</b>	52,00	69,00	72,00	72,00	72,00	73,00	73,00
<b>Economie réalisée</b>	50%	36%	35%	35%	36%	36%	36%

Sources : STCUM et STRSM

Dans l'agglomération lilloise la spécialisation des AOT dans un secteur particulier de transport collectif (urbain, interurbain sur route, ferroviaire), et l'imbrication de ces réseaux dans l'agglomération lilloise ne facilite pas, au début des années 1980 l'usage des transports en commun, du fait de l'inexistence d'une tarification qui permettent l'usage combiné de deux réseaux.

La première mesure d'intégration, réalisée dès 1983, concerne les autocars interurbains diligentés par le Conseil Général du Nord, et est directement en relation avec l'ouverture de la première ligne de métro automatique, puisque de nombreuses lignes départementales sont rabattues vers ses stations. *"Il était en effet exclu de contraindre les voyageurs qui se rendaient auparavant directement jusqu'au centre de Lille, d'une part à effectuer une correspondance avec le métro et, d'autre part, à acquitter le tarif urbain en plus de leur titre interurbain. Il leur est donc proposé des titres à un tarif supérieur ou égal au tarif interurbain, mais inférieur la somme du tarif urbain et du tarif interurbain. Ce tarif se compose d'une partie fixe et d'un éventuel module additif, variable suivant la localisation de l'extrémité du déplacement extérieure à la CUDL. Il n'est pas perçu de supplément pour les communes les plus proches des limites communautaires"* <sup>999</sup>. La partie fixe du tarif est déterminée par le SMT (auquel participent CUDL et Département), la partie additionnelle éventuelle par le transporteur, dans la limite de la convention qui le lie au département. En 1988, le prix du ticket intégré est fixé à 10,50 francs (1,60 €) contre 6,50 F (0,99 €) pour le tarif urbain et à 87 francs (13,26 €) pour l'abonnement hebdomadaire, contre 55 francs (8,38 €) pour l'abonnement urbain. Dix ans plus tard, le ticket

<sup>999</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998-8) – Service d'exploitation des transports collectifs, *L'intégration tarifaire des transports dans la communauté urbaine de Lille*, CUDL, juillet 1998, 11 pages, page 2

interurbain de détail s'élève à 12,80 francs (1,95 €) et l'abonnement à 112 francs (17,07 €) contre respectivement 7,50 francs (1,14 €) et 71 francs (10,82 €) en milieu urbain. Si l'augmentation des titres de détail accuse une différence de 10 points en défaveur du transport interurbain, les abonnements, eux, augmentent chacun d'environ 29% (soit + 2,58% l'an). En 1997, ont été vendus 59 000 tickets de détail intégrés (0,6% des tickets de détails), 2 900 coupons semaine intégrés (0,3% des abonnements hebdomadaires) et 9 900 coupons scolaires mensuels (gratuits puisque pris en charge par le Département, soit 3% des titres scolaires)

*"L'intégration des trains de la banlieue lilloise répond à une double volonté des collectivités locales organisatrices : ■ celle de la Région Nord-Pas-de-Calais : elle avait joué un rôle de précurseur en engageant la mise en œuvre dès 1977 d'un schéma régional de transports collectifs, négocié avec l'Etat et la SNCF et créé fin 1984 une "carte régionale de transport" en vue de favoriser l'utilisation combinée du train et des transports urbains pour les migrations quotidiennes de travail, offrant un tarif préférentiel sur les réseaux urbains aux actifs abonnés du (...) TER. Le développement de ce titre dans la CUDL, possédant le plus important des réseaux urbains de la région, était indispensable. ■ celle de la Communauté Urbaine de disposer de titres de transport "tous réseaux" (urbain, suburbain, ferroviaire). En fait compte tenu de la structure très complexe de la tarification nationale de la SNCF (kilométrique) et de l'impossibilité de la modifier localement, il a été décidé d'ouvrir le train dans la CUDL et de commencer, pour éviter l'équipement des gares en composteurs de type urbain, par les abonnements. La CUDL aurait souhaité étendre simplement l'usage des abonnements urbains aux services ferroviaires, mais cela n'a pas été accepté sans majoration financière pour le voyageur"<sup>1000</sup>.*

En fait, deux nouveaux titres voient le jour en 1986. Le coupon TCC-TCR (Transpole-TER quelques années plus tard), vendu exclusivement aux guichets SNCF en même temps que l'abonnement hebdomadaire régional, autorise la libre circulation, pendant une semaine, sur le réseau TCC à tarif réduit (59 francs, soit 8,99 €, en 1997, soit 20% de moins que l'abonnement urbain), quand le point de départ du déplacement en train se fait à partir d'une gare hors CUDL. Le "ticket Plus" hebdomadaire, concerne les déplacements internes à la CUDL, et permet l'utilisation combinée du TER et du réseau TCC (urbain ou suburbain). Son prix est fixé par le SMT : 67 francs (10,21 €) en 1988, contre 83 francs (12,65 €) en 1998, soit un coût supérieur de 21% en 1988 et 17% en 1998 par rapport à l'abonnement urbain. En 1991, le Ticket Plus offre un nouvel abonnement, mensuel celui-là. En 1997, le nombre de coupons TER-Transpole vendu en 1997 s'élève à 48 000 (stable depuis 1995), alors que le ticket Plus, en équivalents semaines, représente 55 000 titres, en décroissance depuis 1991 (il atteint alors 88 000) du fait de la création de cartes de réduction sur les réseaux TCC et TER. Au total, les titres combinés représentent un peu moins de 10% des abonnés à la semaine de Transpole.

---

<sup>1000</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998-8) – Service d'exploitation des transports collectifs**, *op. cit.*, page 6 ; NB : quoique EPCI, la CUDL est assimilée ici par les services communautaires à une collectivité locale



L'intégration tarifaire dans la métropole lilloise est toutefois incomplète, la diversité des titres rendant complexe, et la grille tarifaire, et la lisibilité pour l'utilisateur. Les trois partenaires, LMCU, Département du Nord et Région Nord-Pas-de-Calais, réfléchissent depuis peu, à la mise en place d'un système de type "carte orange" (en vigueur dans la région parisienne), qui permette une utilisation intermodale de tous les réseaux. La reconnaissance de la Région comme AOT ferroviaire (décentralisation du TER), le rabattement d'une partie du réseau départemental sur les pôles ferroviaires bien desservis, et les projets du PDU de LMCU (dont le train-tram), pourraient accélérer sa commercialisation.

### **Le débat sur la gratuité**

---

*"L'analyse statistique a révélé qu'une augmentation de 10% des niveaux de tarifs en termes réels était associée à une diminution de 3% du taux de fréquentation, alors qu'une progression de 10% des véhicules-kilomètres était liée à une augmentation de 3 à 4% du taux de fréquentation" <sup>1001</sup>. A l'inverse, "l'abaissement du niveau des tarifs ne peut contribuer efficacement à détourner vers les transports publics les usagers de l'automobile particulière. Les valeurs obtenues en utilisant l'analyse par régression ont donné une élasticité de la demande de transport par rapport au prix des transports en commun de 0,15, ce qui veut dire qu'en réduisant le niveau des tarifs de transport à zéro, seulement 15% environ des usagers de la voiture particulière abandonneraient cette dernière au profit d'un moyen de transport public. La faible incidence des abaissements tarifaires sur la répartition modale ressort des expériences tarifaires concrètes (...) tentées dans plusieurs villes d'Europe. L'explication du phénomène réside dans la sous-estimation des frais d'utilisation de la voiture particulière par les automobilistes et la différence de qualité entre les services rendus par la voiture et les transports en commun. Seuls les réseaux ferrés souterrains ou de surface peuvent à la rigueur permettre aux transports en commun de concurrencer efficacement l'automobile individuelle" <sup>1002</sup>.*

Pour Pascal Vincent, membre du Centre d'Etude et de Recherche en Transports Urbain, Il existe à propos de la gratuité "deux mouvements contradictoires. Pour les transports scolaires, la gratuité s'étend. En dehors, elle recule. La tendance actuelle est de considérer que ce qui est gratuit comme ayant moins de valeur. Les tarifs sociaux ne sont pas contestés, au contraire, mais

---

<sup>1001</sup> WEBSTER F.V. / BLY P.H. / Miss Susan POUNDS, "Financement : octroi de subventions aux transports publics urbains", Rapport de base numéro 6, in ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT), *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, 356 pages, pp. 185-248, page 188

<sup>1002</sup> BAUM Herbert / KENTNER Wolfgang, "Tarification : les politiques tarifaires des transports urbains et la coordination du transport individuel et des transports en commun", rapport de base numéro 5, in ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT), *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 159-183

sans aller jusqu'à la gratuité "<sup>1003</sup>. Ainsi le débat sur la gratuité est un faux débat que seuls de petites agglomérations peuvent aborder, du fait du coût d'ensemble de l'exploitation des transports collectifs. Aucune grande métropole ne songe aujourd'hui à effectuer un transfert total du financement des transports collectifs vers l'impôt ou les taxes, au risque de se trouver confrontée à des difficultés financières insurmontables, d'autant que les AOT continuent à investir souvent dans des modes lourds ou légers en site propre. Toutefois, la Communauté urbaine de Lille, si elle rejette d'emblée la gratuité, inscrit au PDU le lancement d'une étude qui tendrait à diminuer de façon conséquente les tarifs d'usage de son réseau. Ce débat n'a pas cours au Québec, compte tenu des difficultés financières structurelles des différentes sociétés de transport et des municipalités qui financent leurs déficits.

### 3.3.1.3. RECETTES PASSAGERS DES RESEAUX URBAINS ET TAUX DE COUVERTURE DES DEPENSES PAR LES RECETTES

---

Les recettes d'exploitation des réseaux, et au premier chef les recettes-passagers issues de la vente des titres de transport, représentent une part non négligeable, quoique variable selon les cas étudiés, de l'ensemble des ressources des sociétés. Elles sont perçues dans la région montréalaise, directement par les OPT, qui nous l'avons vu sont compétents dans tous les domaines de la politique d'exploitation (circuits, tarifs...).

A Lille, les entreprises privées qui obtiennent délégation du SMT encaissent en lieu et place du délégateur ces recettes-passagers. Mais à compter de 1998, le SMT décide le renforcement de son pouvoir de contrôle et modifie les modalités d'encaissement. Désormais, les sommes perçues par le délégataire sont reversées sur des comptes rattachés au trésorier principal de la Communauté Urbaine de Lille, selon des procédures différenciées selon le mode de paiement (numéraire, chèques ou cartes), et dans des conditions qui soustrait le syndicat à d'éventuelles fraudes : *"A la fin de chaque mois et au plus tard le 6<sup>ème</sup> jour ouvré du mois suivant, le délégataire remet au SMT l'état récapitulatif des recettes encaissées selon les différents modes au cours du mois et les justificatifs exigés (...) dont il transmet les originaux au comptable public. Le montant dû par le délégataire est arrêté par le SMT au vu des justifications produites. (...) Les impayés, et les frais divers ainsi que les commissions, notamment celles relatives à la carte bancaire, fausse monnaie (...), monnaie étrangère, pièces mutilées ou périmées restent à la charge du délégataire"* <sup>1004</sup>.

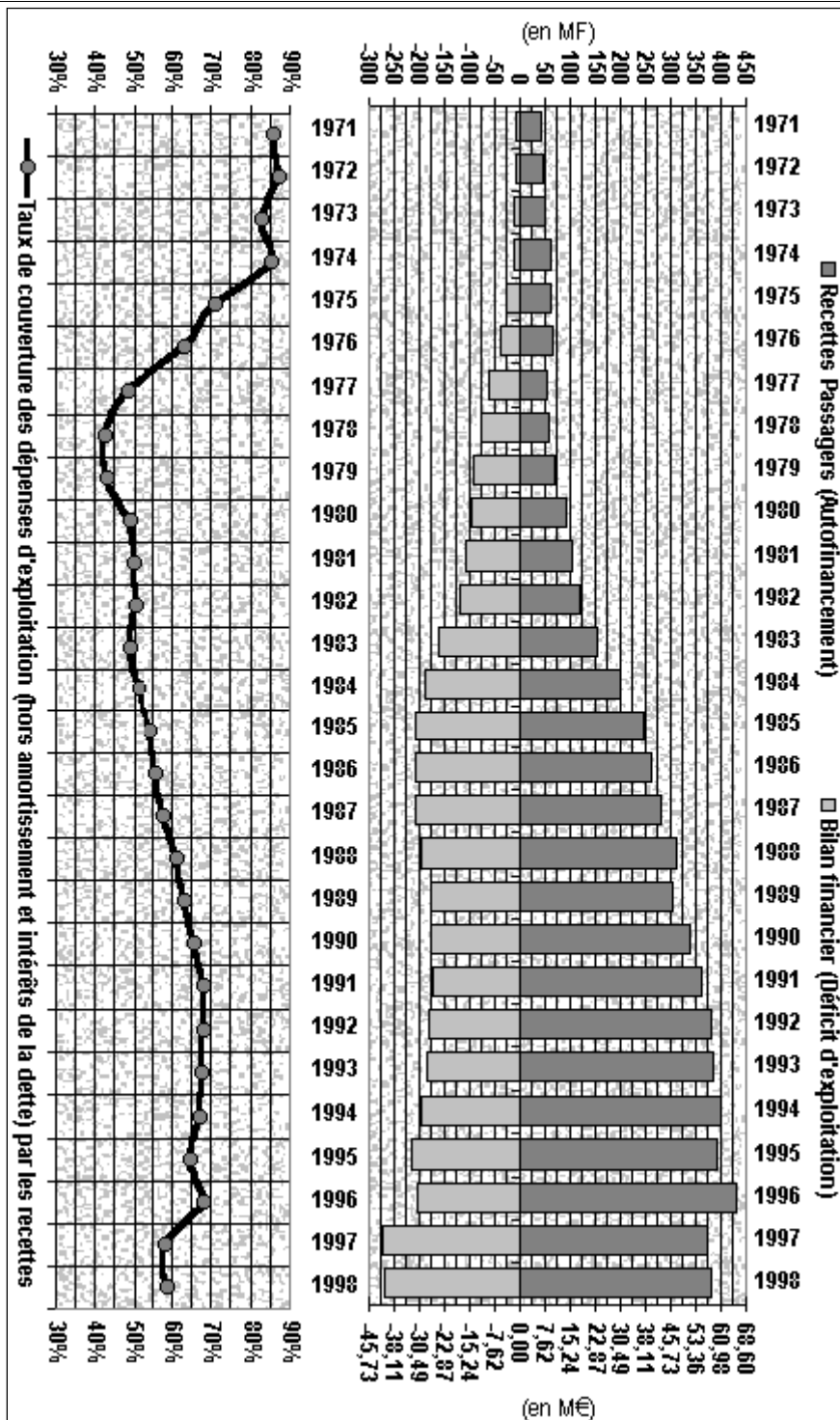
---

<sup>1003</sup> GLASER Jacques, "Vers une politique tarifaire globale – entretien avec Pascal Vincent (CERTU)", in *Transport public*, n°987, décembre 1999, pp. 21-22 ; page 22

<sup>1004</sup> SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (SMT) (1998), *op. cit.*, pp. 103-104 : article 41.2 - recettes

*Les réseaux des communautés urbaines de Lille et de Montréal*

**Figure n°176**  
**Réseau de transport de la Communauté Urbaine de Lille :**  
**Evolution du bilan financier et taux de couverture des dépenses par les recettes d'exploitation**

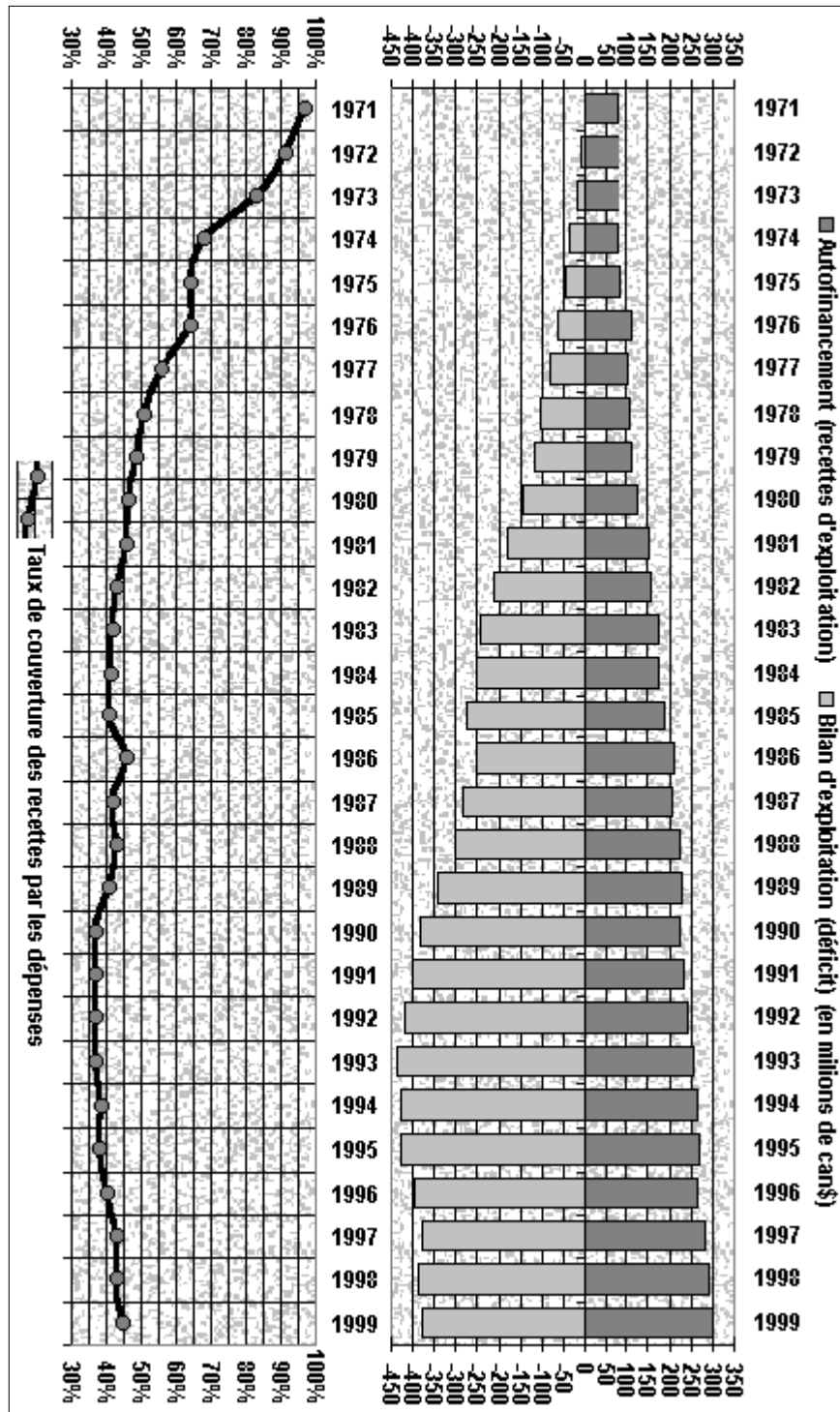


**Sources :** CGIT et SNERLT (1971-1981) ; TCC (1992-1993) ; Transpole (1993-1998) ; CUDL – comptes administratifs du budget principal (1971-1996). **Réalisation :** Raynald INGELAERE (2001).

Les recettes passagers des réseaux de la CUM ou de la CUDL, entre 1971 et 1984, connaissent une progression régulière mais relativement peu soutenue, malgré les fortes hausses des

tarifs décidées chaque année par les AOT. Les recettes des réseaux lillois passent ainsi de 43,4 à 251,52 MF (6,62 à 38,34 M€), soit une croissance de + 250% sur la période, pour + 11% l'an. A Montréal, celles-ci évoluent de 77,03 à 175,45 M\$ : + 128%, soit 6,5% l'an.

**Figure n°177**  
**Réseau de transport de la STCUM :**  
**Evolution du bilan financier et taux de couverture des dépenses par les recettes**

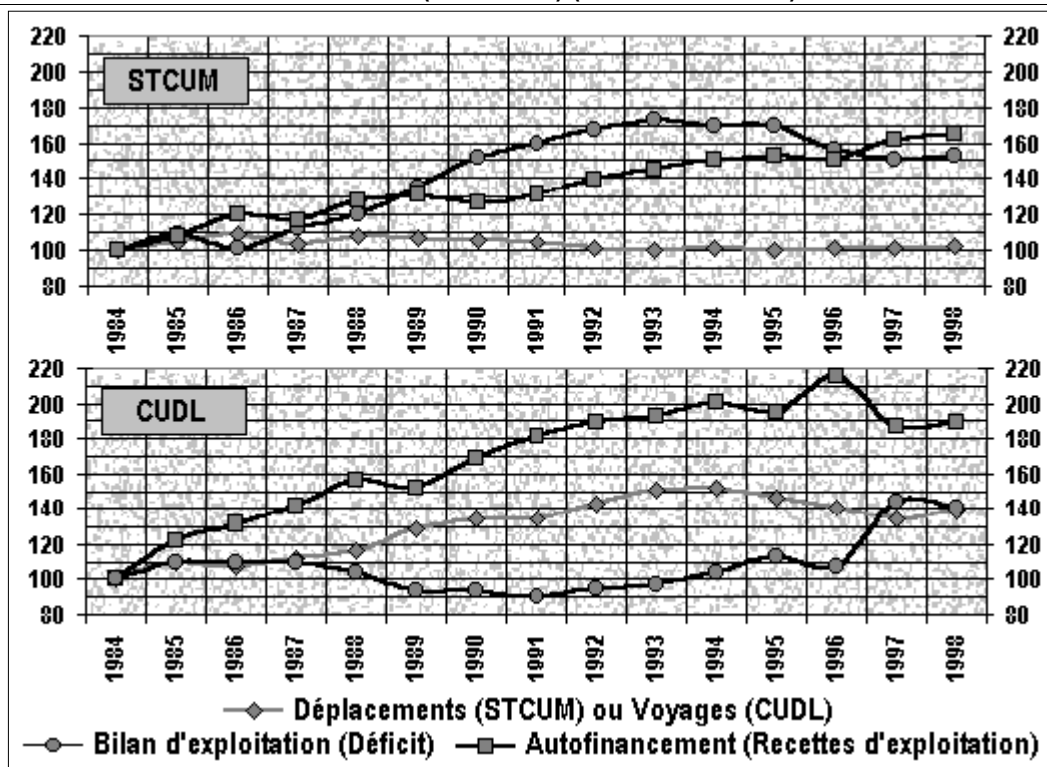


**NB** : Recettes d'exploitation limitées aux recettes d'exploitation ; les compensations tarifaires n'ont pas lieu d'être puisque la STCUM est à la fois AOT et exploitante. **Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

Mais les déficits d'exploitation s'accroissent eux de manière exponentielle, comme les coûts d'exploitation. Le déficit de la CTCUM de 2,51 M\$ en 1971, atteint 251,52 M\$ en 1984, soit une croissance annuelle de 42,5% (soit + 2 484%). De l'autre côté de l'Atlantique, les deux réseaux urbains voient leur déficit cumulé évoluer de 7,36 à 190,19 MF (1,12 à 28,99 M€) soit une croissance annuelle de 28,4% (+ 1 016% sur la période). En fait, la situation des réseaux étudiés n'échappent pas à la règle générale qui prévaut au niveau international, soit la non-rentabilité économique croissante des services de transport collectif.

Conséquemment, au décrochage constaté entre évolution des recettes et des dépenses de fonctionnement, le taux de couverture des dépenses par les recettes passagers supérieur à 90% au début de la décennie, décroît rapidement tant à Lille qu'à Montréal. A compter de 1977-1978, le taux chute sous la barre des 50%, pour se stabiliser jusqu'en 1984 autour de 40%.

**Figure n°178**  
**Evolution des recettes et des déficits des sociétés de transports des communautés de Lille et de Montréal (1984-1998) (Indice 100 : 1984)**



**Sources** : STCUM ; TCC (1982-1993) ; Transpole (1994-1998)

A compter de 1984, les réseaux de transport des deux communautés atteignent une certaine maturité : la première ligne de métro a été ouverte à Lille tandis que celui de Montréal est quasiment achevé. Jusqu'en 1998, les recettes d'exploitation évolue de 4,68% l'an (soit au total + 89,65%), pour atteindre 379,13 MF (57,78 M€), ce qui s'explique somme toute par une évolution de la

fréquentation plus faible et le gel des tarifs de la plupart des titres, dès 1994. Celles de la STCUM évoluent de 3,66% l'an (+ 65,45% au total), pour atteindre 290,28 M\$.

Alors que la hausse des déficits de la STCUM suit celle des recettes, - en moyenne 3,1% l'an (+ 53%) pour 385,62 M\$ en 1998 -, celle des Transports en communs de la CUDL tend à rester relativement stable jusqu'en 1996 (en moyenne 200 MF annuels soit 30,49 M€), avant une pointe en 1997-1998 (baisse conjoncturelle de la fréquentation et des recettes) : entre 1984 et 1998, la hausse du déficit est ainsi de l'ordre de 40,6%, soit 2,46% l'an ; il atteint 267,41 MF (40,77 M€).

La relative stabilité de la fréquentation entre 1984 et 1998, n'aide pas le réseau de la STCUM à maintenir le ratio de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes passagers, malgré de fortes hausses tarifaires qui concernent tous les titres de transport. Entre 1989 et 1996, la progression des dépenses est même plus rapide que celle des recettes si bien que le taux de couverture moyen de 40% observé jusque lors, décroît jusqu'à un minimum de 36,5% en 1991. Avec la création de l'AMT, l'établissement de nouvelles règles financières, le développement de titres inter-réseaux, la santé économique de la société s'améliore grâce à un relèvement du trafic, et le taux de couverture atteint 42,9% en 1998, et près de 45% l'année suivante.

**Figure n°179**

**Rentabilité des réseaux de transport collectif français (PTU de plus de 300 000 habitants, 1994)**

	Population PTU	Taux de couverture	Recettes / voyages		Société délégataire
LYON	1 152 300	0,52	3,17 F	0,48 €	VIA TRANSPORT
LILLE	1 079 500	0,68	3,69 F	0,56 €	VIA TRANSPORT
MARSEILLE	807 700	0,68	3,29 F	0,50 €	REGIE
BORDEAUX	633 800	0,38	3,01 F	0,46 €	CGEA-CGFTE
TOULOUSE	631 600	0,46	3,67 F	0,56 €	TRANSCET
NANTES	503 500	0,55	2,12 F	0,32 €	TRANSCET
STRASBOURG	429 900	0,53	3,13 F	0,48 €	TRANSCET
ROUEN	392 200	1,04	7,36 F	1,12 €	CGEA / VIA T.
GRENOBLE	371 900	0,63	3,17 F	0,48 €	TRANSCET
NICE	345 700	0,57	3,43 F	0,52 €	CGEA / VIA T.
VALENCIENNES	334 600	0,70	5,00 F	0,76 €	TRANSCET
RENNES	327 100	0,37	1,94 F	0,30 €	VIA TRANSPORT
SAINT-ETIENNE	316 300	0,70	2,76 F	0,42 €	TRANSCET
TOULON	303 400	0,55	3,44 F	0,52 €	CGEA-CGFTE

**Sources** : MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS – Direction des transports terrestres (DTT) (1995), Transports publics urbains en France, Organisation institutionnelle, Ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, septembre 1995, 100 pages, page 45

A Lille, à compter de la mise en place de la tarification unique, la couverture des dépenses d'exploitation atteint environ 50% <sup>1005</sup>. Mais avec l'entrée en service du métro, la rentabilité du réseau augmente rapidement et le taux de couverture, dépasse 60% en 1998 avec un sommet à 67,9%

<sup>1005</sup> Compensations tarifaires comprises ; chiffres Transpole

en 1996. Depuis 1997, la baisse de la fréquentation, et la hausse des dépenses en personnel (affectés à la lutte contre l'insécurité et la fraude), ramène le taux de couverture à 58-59%. Malgré tout, le réseau lillois reste l'un des plus rentable de France comme le prouvent les chiffres du ministère des Transports.

### ***Les réseaux urbains de Laval et Longueuil***

---

L'évolution des recettes passagers de la STL et de la STRSM, entre 1975 et 1989 connaissent deux évolutions distinctes, du fait notamment que le niveau de service moyen de la STL est atteint dès 1975, alors que celui de la STRSM est plus tardif (1978), puis progresse lentement. De fait, Les recettes de la STRSM passent ainsi de 2,25 à 21,25 M\$ (+17,4% l'an) alors que celles de la STL connaissent de fortes amplitudes selon les années mais restent équivalentes aux deux extrêmes : de 11,88 en 1975 à 13,02 M\$ en 1989. Mais les déficits d'exploitation s'accroissent comme pour les autres réseaux, beaucoup plus vite que les recettes : + 3 000% pour la STRSM (soit près de 28% par an) ; + 867% pour la STL (soit 17,6% l'an). La conséquence pour le taux de couverture des dépenses par les recettes est immédiate. Elle chute pour la STRSM d'environ 60% en 1975-76 à moins de 50% en 1977, pour s'effondrer à 30,1% en 1989. Situation identique pour la STL, puisque le taux de 76,3% en 1975, varie entre 1979 et 1988 entre 30 et 37% selon les années, et régresse même à 26,8% en 1989.

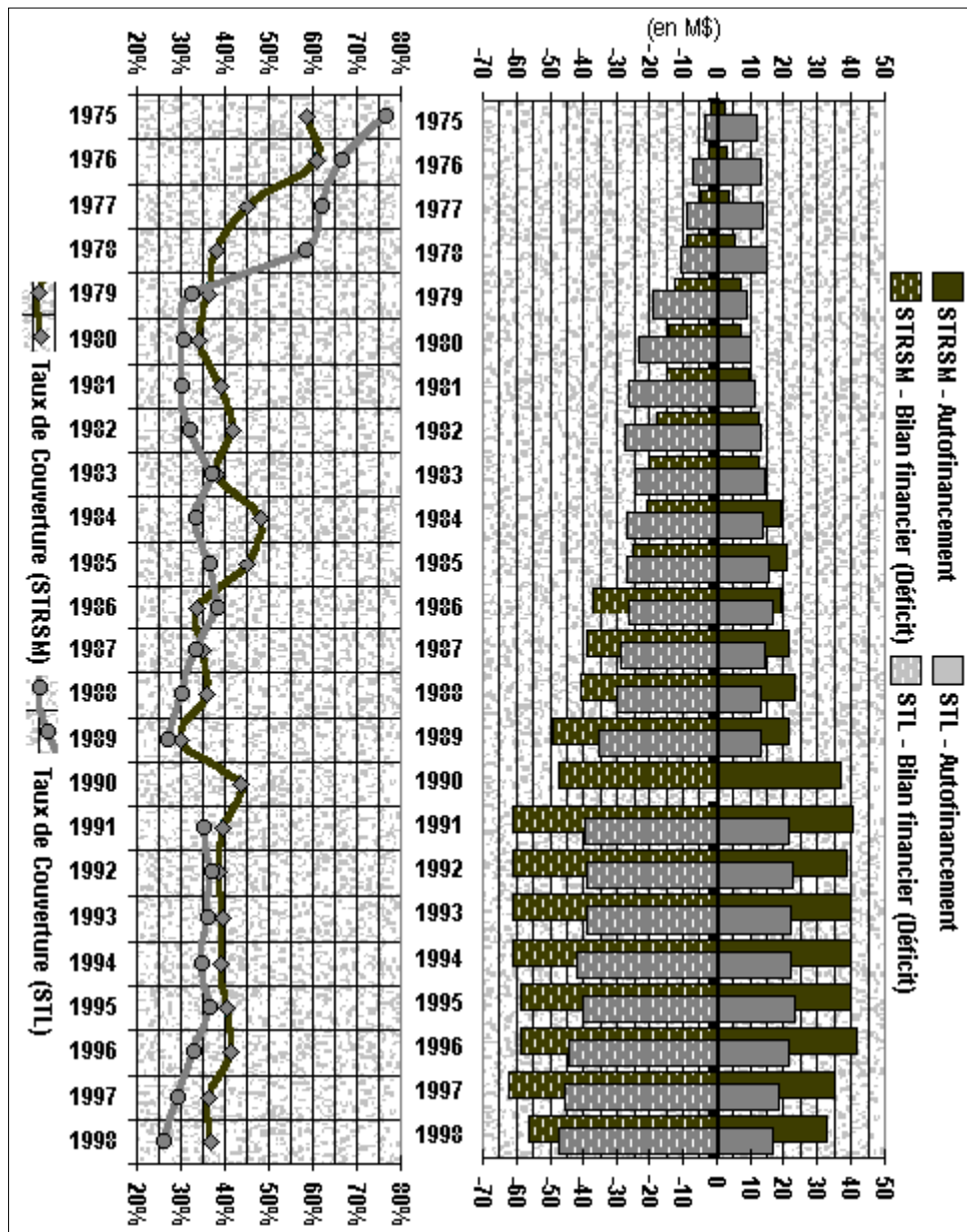
Pourtant entre 1989 et 1991, la tendance s'inverse. Les recettes s'accroissent de 89,7% pour la STRSM, et de 66,7% pour la STL et équivalent respectivement à 40,31M\$ et 21,70 M\$ en 1991. En fait, seule l'introduction de la carte régionale SMTC et le mode de répartition des recettes <sup>1006</sup> explique cette forte augmentation. Les déficits sur la même période ne croissent que de 23,85% pour la STRSM et de 5,89% pour la STL. Le taux de couverture gagne quasiment 10 points par rapport à 1989 et s'établit à 39,7% pour la STRSM et à 35,2% pour la STL en 1991.

A compter de 1991, eu égard aux difficultés financières rencontrées par les municipalités du fait de la réforme des subventions gouvernementales à l'exploitation, STL et STRSM opèrent de fortes restrictions de dépenses et arrivent à maintenir voire à réduire leurs déficits. Celui ci n'augmente ainsi que de 19,3% pour la STL (2,6% l'an) et s'établit à 47,59 M\$ en 1998 et est réduit de 8% sur le réseau STRSM, à 56,24 M\$. Parallèlement, leurs recettes passagers connaissent de fortes perturbations, du fait d'une nouvelle répartition des recettes des titres zonaux de l'AMT en faveur de la STCUM. Elles chutent de 18,9% pour la STRSM et de 22,4% pour la STL. Le taux de couverture en pâtit et décline à 36,8% pour la STRSM et à 26,1% pour la STL

---

<sup>1006</sup> Répartition des recettes et compensations en fonction du lieu d'achat de la carte : intéressant en premier lieu les déplacements entre Laval, ou Longueuil, et Montréal, les cartes sont généralement achetées sur les territoires de la STL ou de la STRSM d'où cette forte hausse des recettes

**Figure n°180**  
**Réseaux de transport de la STL et de la STRSM :**  
**Evolution des recettes passagers et taux de couverture des dépenses par les recettes**



Sources : STL ; STRSM. Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

3.3.2.

**LE FINANCEMENT PAR L'IMPOT ET LES TAXES**

Jamais, entre 1971 et 1998, les recettes d'exploitation ne sont venues couvrir entièrement les dépenses des sociétés de transport en commun, et, que le taux de couverture soit plus ou moins important selon que soient considérés les réseaux montréalais ou lillois, l'appel à d'autres ressources pour combler les déficits a été une obligation, face à laquelle les pouvoirs publics locaux ou nationaux, français ou québécois, ont dû apporter une solution. Le financement public des transports en commun des métropoles étudiées est ainsi devenu incontournable. Mais entre impôt et taxe, les



possibilités sont multiples ; les situations financières et fiscales des collectivités territoriales ou des EPCI particulièrement variables ; et donc, les bases réglementaires, les modes de répartition, forcément adaptés aux conjonctures locales ou nationales.

Le recours au financement public des transports a été d'autant plus aisé dès le début des années 1970 que les pouvoirs publics ont trouvé un intérêt politique au maintien des réseaux, pour des raisons, sociales, environnementales, économiques... comme l'indiquent Websters et Bly dès 1979 :

*"Les raisons pour lesquelles les transports publics urbains sont subventionnés semblent entrer dans les catégories suivantes :*

- 1. Créer un environnement urbain meilleur et plus sûr (diminution de la densité de circulation, de la pollution et des nuisances esthétiques) grâce à une nouvelle répartition des modes de transport plus favorable aux transports publics.*
- 2. Apporter au problème des transports urbains une solution plus efficace, moins coûteuse et permettant d'économiser l'énergie.*
- 3. Préserver la configuration actuelle des villes pour des raisons esthétiques ou simplement parce que leurs habitants y sont habitués.*
- 4. Utiliser au mieux l'infrastructure existante en matière de transports publics ainsi que les services déjà fournis.*
- 5. Maintenir un service "viable" de transports publics pour ceux qui n'ont pas de voiture particulière à leur disposition, pour proposer une solution de rechange à ceux qui utilisent leur voiture et enfin pour préparer l'avenir.*
- 6. Satisfaire des "besoins" de transport spécifiques (et notamment ceux des personnes âgées, des jeunes, des handicapés et des personnes habitant dans des lieux isolés)*
- 7. Eviter que les utilisateurs "captifs" n'éprouvent un sentiment d'injustice devant le renchérissement des services et une détérioration de leur qualité" <sup>1007</sup>.*

### **3.3.2.1.**

#### **LE FINANCEMENT PUBLIC DES TRANSPORTS MONTREALAIS**

---

Après avoir introduit des subventions aux investissements en infrastructure et matériel roulant en 1973, le gouvernement du Québec, décide, en 1975, l'octroi de financements à l'exploitation pour permettre aux municipalités ou à leurs groupements (communautés) de faire face à la hausse des coûts générés par la hausse des prix des carburants, des salaires... Cette implication

---

<sup>1007</sup> WEBSTER F.V. / BLY P.H. / Miss Susan POUNDS, *in op. cit.*, page 195

gouvernementale s'explique aussi, somme toute, du fait que les trois OPT de la région de Montréal desservent près de la moitié de la population québécoise (c'est aussi la proportion de la population de la région parisienne par rapport à l'ensemble du territoire qui pousse le gouvernement français à participer au financement de la RATP). Dans un premier temps, l'objectif visé par les autorités provinciales est de stimuler la fréquentation des réseaux, si bien que les aides accordées sont dépendantes de l'évolution relative du nombre de déplacements par rapport à l'année précédente. Avec de telles conditions, les commissions de transports, malgré une inflation importante, maintiennent leurs tarifs, et étendent leur niveau d'activité : l'offre kilométrique de la STCUM croît ainsi de 15% entre 1975 et 1976. Dans ces conditions l'aide gouvernementale couvre environ la moitié des déficits d'exploitation des sociétés, pour environ un cinquième des dépenses d'exploitation.

Dès 1978-1979, le gouvernement engage en concertation avec les municipalités une réforme en profondeur de la fiscalité locale et négocie un nouveau partage des responsabilités, qui aboutit dans le courant de l'année 1980. Le transport collectif est relativement épargné. Les trains de la banlieue de Montréal, qui dépendaient auparavant du secteur privé, sont intégrés à la STCUM et bénéficient de subventions spécifiques. Par contre, les conditions d'attribution des autres subventions gouvernementales à l'exploitation (hors trains) répondent désormais à de nouveaux objectifs : *"la subvention antérieure au déficit des sociétés de transport est remplacée par une subvention de base à l'exploitation égale à 40 % des recettes générées de manière à encourager les sociétés à trouver un juste équilibre entre les moyens d'attirer la clientèle et les hausses de tarifs. De plus, une subvention au laissez-passer mensuel est ajoutée ; elle couvrira 110 % du manque à gagner dans la mesure où le prix du laissez-passer mensuel accorde une réduction de 30 % par rapport au prix des billets"* <sup>1008</sup>. L'introduction du laissez-passer mensuel de la CTCUM intervient le 1<sup>er</sup> avril 1980, suivi par ceux de la CTL et de la CTRSM, et le succès rapide rencontré par le système d'abonnement mensuel, fait que la part du gouvernement représente rapidement plus de 70% des recettes, 60% des déficits des OPT. Les montants absolus d'une centaine de millions de \$ en 1980, atteignent plus de 260 M\$, en 1991 ; le gouvernement étant devenu le principal financeur des transports publics puisque la participation des municipalités représente, en moyenne, entre 1980 et 1991, environ 24% des dépenses d'exploitation, contre 37% pour le gouvernement (et 39% pour les recettes d'exploitation).

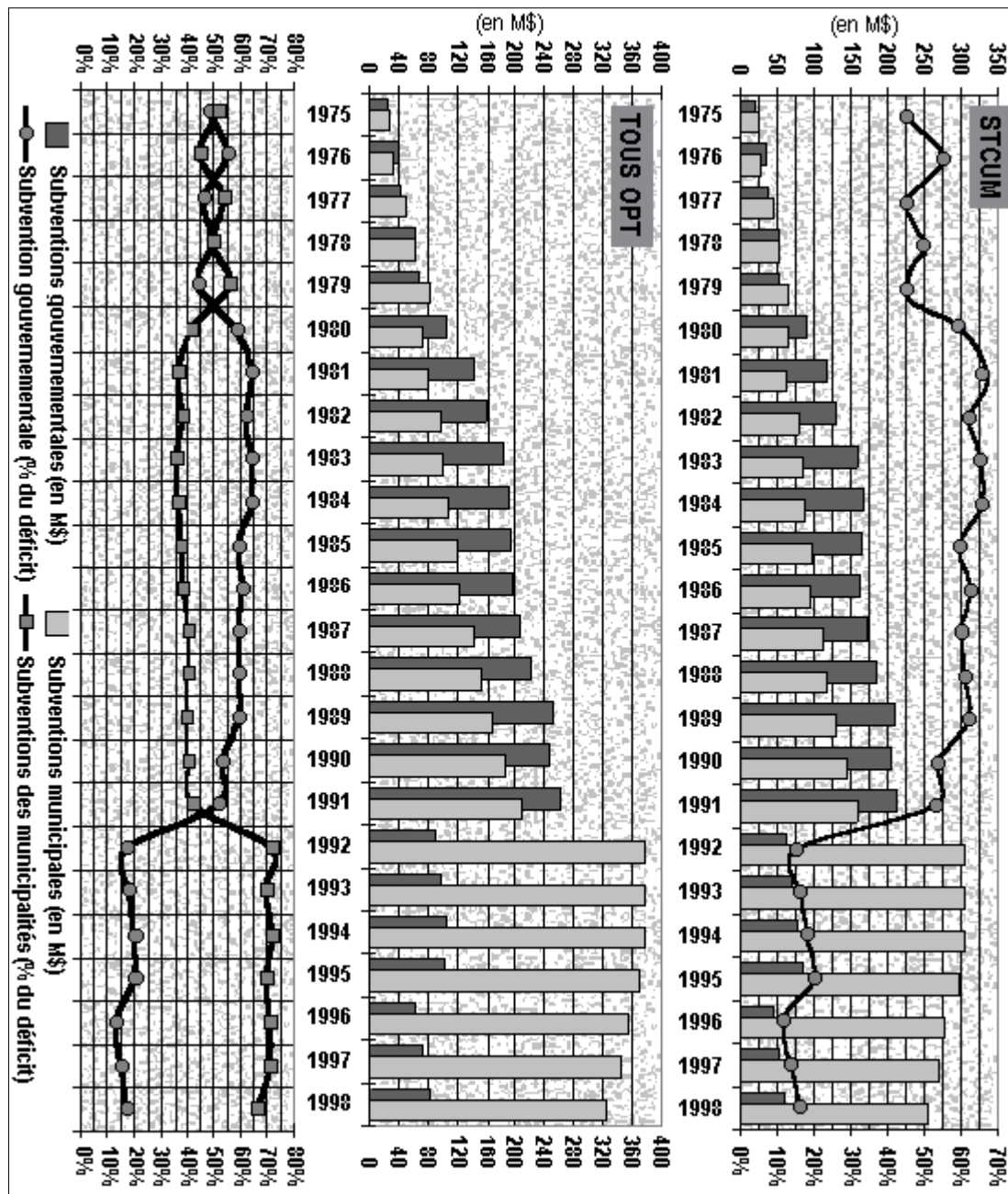
En 1984, face au rythme de progression de sa participation dans les transports publics (+ 71% entre 1980 et 1983), le gouvernement décide de ramener sa compensation du manque

---

<sup>1008</sup> BEAULE Michel (1997), *Evolution du financement des transports en commun urbains*, Ministère de la Métropole, juin 1997, 26 pages, page 5

à gagner des laissez-passer mensuels de 110 à 100% et à introduire une notion de proportionnalité en liant son aide à celle des municipalités. A partir de 1988, les aides de l'Etat sont indexées à l'IPC.

**Figure n°181**  
**Financement des déficits de la STCUM et de l'ensemble des OPT de la Région de Montréal**  
**par le gouvernement du Québec et les municipalités (1975-1998)**



NB : TOUS OPT : comprend la STCUM, la STL et la STRSM.

Sources : bilans financiers 1975-1998 de la STCUM, la STRSM et la STL. Réalisation : Raynald INGELAERE

A compter de 1985, le gouvernement du Québec décide de financer l'exploitation des réseaux CIT et OMIT de la région de Montréal qui se créent et commence à irriguer les rives Sud et Nord du fleuve Saint-Laurent. Le taux de couverture des réseaux étant plus important que dans la zone centrale, la participation de la Province, toujours indexée sur les recettes, est bien meilleure que dans la

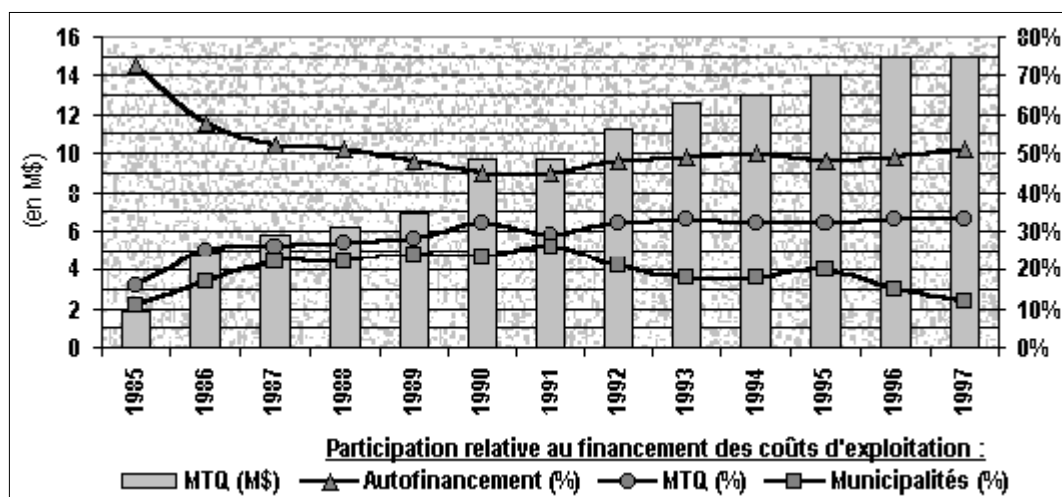
zone centrale. Toutefois, en valeur absolue, l'aide annuelle est jusqu'en 1991 inférieure à 10 M\$ (à peine 4% des sommes allouées aux OPT).

**Figure n°182**  
**Subvention à l'exploitation du gouvernement du Québec**  
**aux organismes publics de transport de la Région de Montréal**

<b>Aide à la STCUM</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>	<b>1984</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>
En millions de Can\$	85,7	118,4	130,3	157,9	164,9	162,6	158,9	169,6	184,5	210,8	205,2	212,7
En % des recettes propres	69%	78%	83%	92%	94%	86%	75%	83%	82%	92%	92%	92%
En % du déficit d'exploitation	59%	66%	62%	65%	66%	59%	63%	60%	61%	62%	54%	53%
En % des dépenses d'exploitation	32%	36%	35%	38%	39%	35%	34%	34%	35%	37%	34%	34%
<b>Aide aux 3 OPT</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>	<b>1984</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>
En millions de Can\$	107,7	142,0	158,1	183,9	190,9	193,0	195,3	206,4	221,8	252,4	246,0	261,3
En % des recettes propres	76%	82%	86%	92%	92%	86%	79%	86%	85%	95%	90%	89%
En % du déficit d'exploitation	59%	64%	62%	64%	64%	59%	61%	59%	59%	59%	53%	52%
En % des dépenses d'exploitation	33%	37%	37%	40%	40%	37%	37%	37%	37%	39%	35%	35%

**Sources** : Rapports annuels CTCUM/STCUM ; CTL/STL ; CTRSM/STRSM

**Figure n°183**  
**Financement de l'exploitation des CIT et OMIT de la Région de Montréal**



**Sources** : MTQ

Avec la mise en place du CMTC, en 1990, la Province décide de favoriser les relations inter-réseaux et comme pour les laissez-passer mensuels, et compense le manque à gagner pour les sociétés pour la vente des titres intégrés. La somme est allouée au CMTC qui ensuite reverse aux trois OPT, qui le forment, les recettes selon des critères librement décidés (en l'occurrence, le lieu de vente).

*"Au tournant des années 80 et 90, le rythme de croissance "naturel" des programmes gouvernementaux est plus rapide que celui des revenus ; des coupures de 500 M\$ doivent être effectuées chaque année simplement pour empêcher le déficit d'augmenter. (...) Or le*

*champ de taxation municipale, l'impôt foncier, est en croissance rapide depuis plusieurs années et son rendement varie moins que celui des champs de taxation gouvernementaux en période de récession. Une comparaison avec l'Ontario montre aussi que l'impôt foncier y est plus sollicité qu'au Québec tandis que l'impôt sur le revenu y est moins élevé. Le gouvernement décide alors de mettre en place un nouveau partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités notamment dans les services policiers, la voirie et le transport en commun. Le gouvernement agit en vertu du principe de la primauté de la responsabilité municipale en transport en commun ; ce sont en effet les municipalités qui prennent les décisions d'exploitation comme le niveau de service, les contrats de travail, les achats de biens et de services" <sup>1009</sup>.*

Pour les AOT suburbaines et des centres urbains secondaires (de 20 et 60 000 habitants), le gouvernement décide de maintenir des subventions d'exploitation qui varient entre 30 et 35% des coûts totaux, ce que montre le financement des CIT et OMIT de l'agglomération montréalaise. Par contre, pour ce qui concerne les AOT de plus de 100 000 habitants, la Province décide la suppression des aides à l'exploitation sauf en ce qui concerne la couverture des déficits des trains de banlieue et du transport adapté. Entre 1991 et 1992, sa participation à l'exploitation décroît ainsi de 70% (de 212,7 à 63 M\$) pour la STCUM, de 56% (de 20,6 à 9 M\$) pour la STL, et de 34% (de 28 à 18,6 M\$) pour la STRSM.

En contrepartie du manque à gagner, le gouvernement instaure un système de financement parallèle, qui implique, - après que la possibilité d'importer la formule du Versement Transport français n'ait été définitivement abandonnée face aux pressions des milieux politiques et économiques locaux -, une participation financière des automobilistes. Le fonds de contribution des automobilistes est ainsi créé, et est alimenté par une surtaxe sur l'immatriculation des véhicules (de 30\$ en 1992), surtaxe géographiquement circonscrite aux RMR de la Province. Cependant cette manne ne représente qu'une partie infime des recettes des sociétés de transport, et est surtout reversée, dans la RMRM, à la STCUM : 30 M\$ annuels environ, soit environ 7% des recettes (hors autofinancement). Elle est dans tous les cas insuffisante pour couvrir le manque à gagner du fait du retrait provincial.

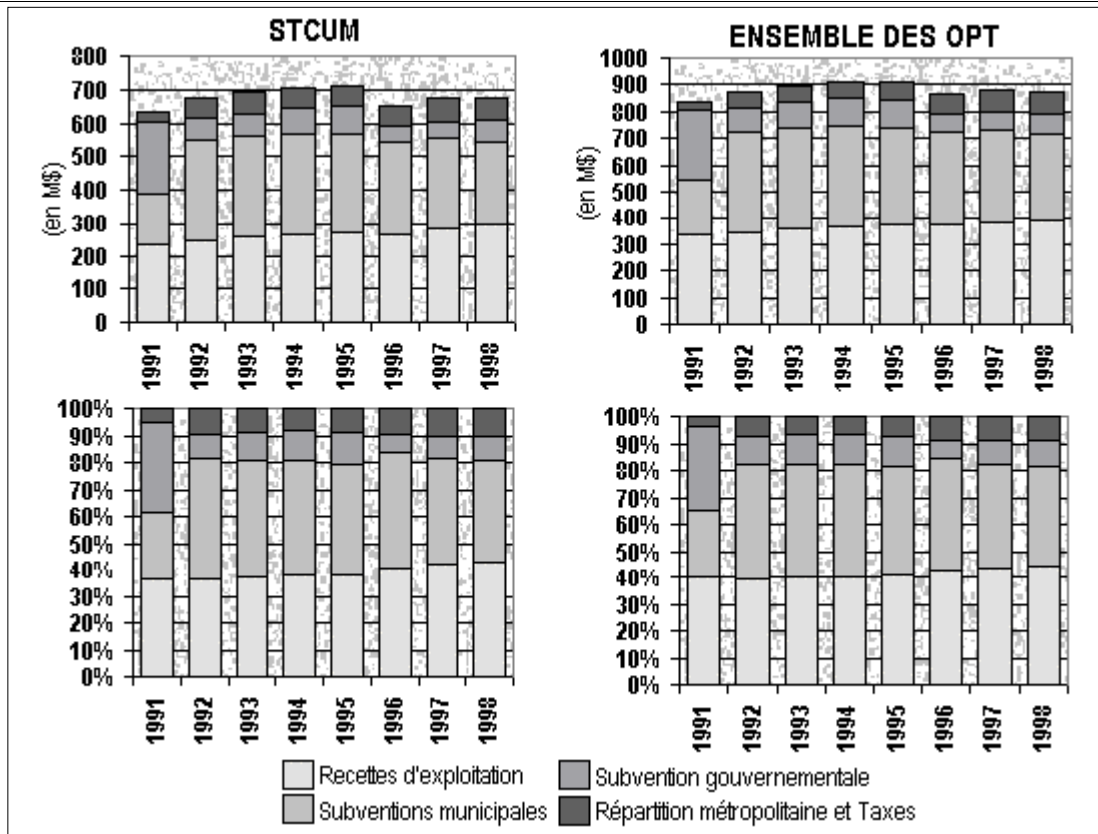
De fait, les municipalités ou leur groupement, doivent faire face à de fortes hausses de leur contribution au déficit des OPT. La subvention accordée par la CUM passe ainsi, entre 1991 et 1992, de 157,5 à 305,25 M\$ (+ 94%), - équivalant 70% du déficit -, celle de la ville de Laval de 18,5 à 29 M\$ (+ 57%), et celle des municipalités de la STRSM de 33,2 à 42,6 M\$ (+ 28%). Les communes de la CUM décident le gel de leur participation jusqu'en 1995, puis demande à ce qu'elle soit diminuer progressivement en valeur absolue : entre 1995 et 1998 la subvention municipale baisse de 17% (- 50 M\$) et s'établit en fin de période à 254,6 M\$. Les municipalités de la STRSM fixent pour 6 ans leur

---

<sup>1009</sup> BEAULE Michel (1997), *op. cit.*, page 7

participation au niveau de 1992 : en 1998, leur participation est ramenée de 14%, à 36,8 M\$, mais a été obtenue au détriment du niveau de service (- 9% des dépenses d'exploitation). La ville de Laval, si sa participation varie quelque peu en valeur absolue, maintient son financement à la hauteur de 72% du déficit (ou à 50% des dépenses d'exploitation).

**Figure n°184**  
**Financement public des transports des OPT Montréalais (1991-1998)**



**Sources** : STCUM / STL / STRSM. **Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

En 1996, le CMTC est remplacé par l'AMT qui s'étend désormais aux CIT et OMIT des rives Nord et Sud du fleuve Saint-Laurent et devient responsable des trains de banlieue. Les subventions à l'exploitation des trains de banlieue et au CMTC prennent fin. A compter de cette date, toutes les municipalités traversées par une ligne de train, et non plus seulement la CUM, sont tenues de verser, 40% des coûts d'exploitation selon le niveau de service. Dans la mesure où un tronçon dessert plusieurs municipalités le partage des coûts est effectué en fonction de leur richesse foncière uniformisée (au \$100 d'évaluation). Les subventions gouvernementales sont remplacées par une nouvelle taxe. Ainsi outre une taxe qui dépend de la possession d'un véhicule (droit sur l'immatriculation), le gouvernement décide une taxe sur l'usage de la voiture, en instaurant une surtaxe sur l'essence (1¢ puis 1,5¢ le litre). Les recettes de ces taxes sont perçues par le gouvernement qui les reverse ensuite à l'AMT. Celle-ci en dispose et peut apporter des aides financières aux différentes AOT de son territoire selon les conditions qu'elle définit, ou qui sont rendues obligatoires par la loi.

**Figure n°185**  
**Bilan financier du fonds d'exploitation de l'AMT (1996-2001)**  
**et subventions accordées aux AOT de la RMRM (en M\$)**

REVENUS	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Recettes des trains de banlieue	9,947	13,593	17,892	21,329	23,682	25,725
Recettes métropolitaines (titres inter-réseaux)	34,762	30,921	32,967	36,678	39,570	43,908
Contributions municipales aux trains de banlieue (1)	17,136	17,007	17,674	19,443	19,995	21,555
Subvention gouvernementale (2)	19,085	27,683	27,779	26,516	18,771	24,467
Droit sur l'immatriculation	39,890	40,363	41,565	42,196	42,513	43,781
Taxe sur l'essence	43,240	46,123	44,894	44,568	44,440	43,245
Autres	0,491	0,530	1,462	1,698	2,206	3,317
<b>TOTAL DES REVENUS</b>	<b>164,551</b>	<b>176,220</b>	<b>184,233</b>	<b>192,428</b>	<b>191,177</b>	<b>205,998</b>

DEPENSES	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Répartition des recettes métropolitaines (Titres inter-réseaux)	34,762	30,921	32,967	42,072	45,441	43,908
Dont STCUM	2,944	8,359	13,514	17,692	18,545	18,185
Dont STRSM	20,302	14,248	10,986	11,644	12,738	12,048
Dont STL	11,516	8,314	5,764	7,085	7,282	6,631
Dont CIT / OMIT / Municipalités	0,000	0,000	2,703	5,181	6,568	7,044
Dont dépenses afférentes	0,000	0,000	0,000	0,470	0,308	0,000
Aide métropolitaine	51,174	52,103	52,242	53,605	54,198	51,186
Dont STCUM	45,479	45,380	46,314	47,267	47,902	44,960
Dont STRSM	2,806	3,415	2,928	2,975	2,932	2,991
Dont STL	1,768	1,680	1,495	1,651	1,654	1,459
Dont CIT / OMIT / Municipalités	1,121	1,628	1,505	1,672	1,655	1,599
Dont dépenses afférentes	0,000	0,000	0,000	0,040	0,055	0,177
Trains de banlieue (AMT)	42,841	43,303	46,946	50,923	54,240	60,195
Répartition des recettes des trains de banlieue	0,831	2,646	2,876	3,713	2,875	2,746
Dont STCUM	nd	2,425	2,601	nd	nd	nd
Dont STRSM	nd	0,012	0,016	nd	nd	nd
Dont STL	nd	0,209	0,259	nd	nd	nd
Equipements métropolitains	6,101	6,223	7,156	7,711	7,591	8,778
Service de la dette des AOT	20,293	29,130	29,519	28,050	20,526	25,221
Fonctionnement AMT	1,357	3,160	3,295	3,590	4,067	3,958
autres	0,838	0,900	1,877	3,390	3,920	9,242
<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>158,197</b>	<b>168,386</b>	<b>176,878</b>	<b>193,054</b>	<b>192,858</b>	<b>205,234</b>

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>BILAN INTERMEDIAIRE</b>	<b>6,354</b>	<b>7,834</b>	<b>7,355</b>	<b>-0,626</b>	<b>-1,681</b>	<b>0,764</b>
Subvention d'équilibre	5,000	5,000	5,000	3,500	1,500	0,000
Dont STCUM	2,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Dont STRSM	0,000	2,250	2,250	1,575	0,675	0,000
Dont STL	2,250	2,250	2,250	1,575	0,675	0,000
Dont municipalités	0,500	0,500	0,500	0,350	0,150	0,000
<b>BILAN ANNUEL</b>	<b>1,354</b>	<b>2,834</b>	<b>2,355</b>	<b>-4,126</b>	<b>-3,181</b>	<b>0,764</b>
<b>REPORT</b>	<b>1,354</b>	<b>4,188</b>	<b>6,543</b>	<b>2,417</b>	<b>-0,764</b>	<b>0</b>

(1) l'AMT répartit 40% de ces coûts des trains entre les municipalités desservies par une ligne selon le nombre de places assises disponibles par kilomètre pour chaque tronçon. Conditions particulières pour la ligne Jean-Talon – Blainville : Lorsque la somme des recettes tarifaires nettes affectées aux trains de banlieue et les contributions municipales excèdent 70 % des coûts d'exploitation des trains, l'excédent est partagé en deux parts égales entre les municipalités desservies et l'AMT. Dans le cas du CIT des Basses Laurentides, le partage de ces coûts entre les municipalités desservies s'effectue selon sa propre formule de répartition ; (2) Subvention du MTQ à l'égard du service de la dette contracté par les AOT pour les trains de banlieue et les équipements métropolitains.

**Sources** : Bilans financiers de l'AMT (1996-2000).

*"Toute autorité organisatrice de transport en commun doit donner accès à son réseau local de transport en commun de passagers au porteur de tout titre de transport métropolitain conformément à la teneur du titre de transport. L'Agence partage avec les autorités organisatrices de transport en commun les revenus provenant de la vente des titres de transport métropolitain "* (loi AMT, 1995, c. 65, a. 42.) selon des conditions fixées par la loi, mais variables dans le temps (loi AMT, 1995, c. 65, a. 158). En 1996, ce partage s'effectue en fonction du lieu de résidence des usagers, ce qui tend à favoriser les OPT de Laval et Longueuil, puisque les déplacements vers Montréal sont bien plus nombreux que ceux au départ de Montréal pour ces deux banlieues. Pour l'année 1997, la répartition s'opère pour moitié selon le lieu de résidence des usagers et pour une autre selon l'utilisation des services : Cela se traduit par une hausse des subventions de la STCUM de 5,4 M\$ (+ 184%). Enfin, à compter de 1998, la répartition des recettes s'effectue uniquement en fonction de l'utilisation des réseaux : une fois, la STCUM perçoit 5,2 M\$ de plus que l'année précédente (+ 62%). L'intégration tarifaire zonale permet aussi aux CIT et OMIT de percevoir, en 1998, 8% des sommes redistribuées par l'AMT au titre de la répartition métropolitaine.

*"L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus ou au réseau du métro, ou les coûts de desserte d'une voie de circulation réservée. Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :*

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau du métro ;
- 0,50 \$ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année. (...) [Par ailleurs], la création de l'AMT a donné lieu à une redistribution du fardeau fiscal entre les municipalités de son territoire, qui se traduit, pour certaines, par une augmentation de leur contribution au financement du transport en commun. Afin d'atténuer cet impact budgétaire pour les cinq premiers exercices financiers de l'AMT, la Loi prévoit que l'AMT doit affecter, à même ses surplus, un montant devant être réparti entre les municipalités des secteurs Vaudreuil et Deux-Montagnes qui contribuent aux coûts des trains de banlieue et, s'il y a lieu, entre la STCUM, la STL et la STRSM"<sup>1010</sup>. Chaque année ces deux postes de dépenses de l'AMT fournissent aux AOT quelque 57 M\$, dont 83% (47 M\$) sont alloués à la STCUM. Il s'agit en fait approximativement de la répartition des contributions automobilistes, ôtée des coûts des trains de banlieue.

Au total, malgré les sommes importantes dégagées par l'AMT, ses contributions rapportées aux recettes globales des OPT notamment n'en représentent jamais plus que 10%.

<sup>1010</sup> **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)**, *Etats financiers 1998*, AMT, 1999, 20 pages, page 15



Cependant, l'évolution des modes de répartitions des recettes des titres métropolitains entre les différentes AOT et des charges des trains de la banlieue, permet à la STCUM de ramener son déficit de 7 à 10% par rapport à 1995, et de limiter les contributions de la CUM, sans être forcée de diminuer l'offre de service. Il n'en va pas de même pour la STL et la STRSM qui ont dû faire face à une chute de leurs recettes métropolitaines et une hausse de leurs charges (pour les trains de banlieue ou le métro selon le cas <sup>1011</sup>), que la subvention d'équilibre de l'AMT (pour une période de 5 ans de transition) ne comble pas.

Ainsi le financement des transports en commun dans la région de Montréal connaît en une trentaine d'années de profonds aménagements. Alors que, jusqu'au début des années 1990, celui-ci était pour une large partie dominé par l'intervention du gouvernement du Québec, que soient pris en considération le comblement des déficits ou les aides tarifaires aux titres mensuels ou inter-réseaux, son désengagement progressif, a donné lieu, d'une part à un transfert de charges sur les collectivités municipales ou intermunicipales, et d'autre part à l'apparition de taxations nouvelles qui touchent directement les automobilistes (immatriculation et essence). En outre, la création de l'AMT, agence gouvernementale avant de tomber dans le domaine municipal avec les réformes de 2000, complexifie les relations financières entre les AOT, et laisse apparaître des financements croisés, jusqu'alors absents : elle perçoit des collectivités des subventions pour l'exploitation des trains de banlieue, et leur reverse une partie de ses recettes métropolitaines (carte régionale zonale) et des taxes, pour soutenir leur activité.

### 3.3.2.2.

#### LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS LILLOIS

---

Au début des années 1970, les sociétés de transports de Lille et de Roubaix-Tourcoing, sont financées, outre les recettes d'exploitation, par les impôts locaux perçus, d'une part, par les municipalités inscrites dans les municipalités desservies dans le cas de la CGIT et par la Communauté dans celui de la SNERLT, et d'autre part, par le département du Nord.

Mais les déficits des exploitants s'aggravent fortement au milieu des années 1970, et l'Etat, pour éviter d'intervenir directement dans le financement des réseaux de Province et grever ses finances déjà malmenées par une crise économique, généralise une taxe, inspirée d'une expérience autrichienne, et appliquée à la région parisienne dès 1973.

---

<sup>1011</sup> Selon les bilans financiers de la STCUM, la STRSM lui a versé en 1998 et 1999, respectivement 1,59 et 0,89°M\$ au titre de l'exploitation de la ligne 4 du métro (ligne jaune)

### ***Le Versement Transport (VT)***

---

Le Versement Transport (VT) est institué par la loi 73-640 du 11 juillet 1973. Il est une taxe levée sur la masse salariale des entreprises à un taux plafonné par décret. Celui-ci ne pouvant excéder le plafond général fixé en matière de cotisation de sécurité sociale, est, en 1973, fixé à 1%, mais peut être porté à 1,5% dans la mesure où l'autorité municipale ou intercommunale a décidé de réaliser une infrastructure de transport en site propre et obtenu des subventions étatiques. Le taux sera augmenté par la suite. Les modalités de perception seront modifiées au début des années 1990. Elles vont généraliser la perception du VT sur la masse salariale non plafonnée, révisant aussi les taux affectés.

La loi sur le versement transport est importante pour les collectivités locales puisque les sommes récoltées sont vouées strictement au financement des transports collectifs, et peuvent être affectées à la couverture des dépenses d'investissements en infrastructures ou matériels, aux contributions prévues pour les améliorations, extensions ou créations de services de transports collectifs, ou encore à la compensation des réductions tarifaires consenties aux usagers.

C'est, à Lille, la Communauté qui a autorité et décide d'instituer le Versement Transport, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1974, pour développer ses capacités financières et préparer la construction d'un nouveau mode en site propre, qui deviendra le premier métro automatique du monde. Cette taxe sur les salaires n'est cependant pas générale et bénéficie, de part la loi, de quelques aménagements : exonérations ou remboursements selon les cas.

En sont exonérés les fondations et associations qui remplissent strictement trois conditions : être reconnues d'utilité publique, être à but non lucratif, et être à caractère social<sup>1012</sup>. Les seules exceptions tolérées sont les filiales ou fédérations d'associations qui ne sont pas elles-mêmes reconnues d'utilité publique (Fédération de la Croix Rouge par exemple). Cependant, les entreprises peuvent dans certains cas, et pour un nombre de salariés déterminé, être sujettes à remboursement, si elles les logent ou les transportent.

Pour prétendre à un remboursement, le transport doit être à la fois habituel, collectif, intégral et gratuit. La définition du transport collectif n'est pas définie par la loi. Et si la circulaire de décembre 1976 considère que le transport de salariés peut être conçu à partir de véhicules de tourisme (c'est-à-dire quatre personnes), les commissions de la CUDL consultées préfèrent prendre en compte

---

<sup>1012</sup> Interprétation de la loi confirmée par la circulaire 74-210 du 16 décembre 1974

celle du code de la route, soit plus de huit personnes hors le conducteur. Le conseil décide, en définitive, que "le transport sera considéré comme collectif à l'intérieur du périmètre administratif de la Communauté Urbaine de Lille lorsqu'il aura pour objet de transporter plus de HUIT personnes salariées d'une même entreprise exclusivement, dans un même véhicule, non compris le chauffeur de ce véhicule. (...) Par ailleurs, ces derniers devront être spécialement affectés et aménagés au transport de personnel" <sup>1013</sup>. En outre la notion de transport intégral exclut l'usage de tout autre moyen de transport individuel.

**Figure n°186**  
**La manne du Versement Transport dans la CUDL (1974-2000)**

	Montant en FF	Montant en €	taux (%)	Evolution annuelle	Indice 100 (1975)
1974	34 726 957,44	5 294 090,53	0,75% au 1er mai		38
1975	92 551 993,62	14 109 460,47	1% au 1er janvier	166,51%	100
1976	110 028 489,61	16 773 735,11	1%	18,88%	119
1977	120 519 490,71	18 373 077,92	1%	9,53%	130
1978	139 448 386,79	21 258 769,52	1,10% au 1er juillet	15,71%	151
1979	198 257 972,98	30 224 233,14	1,25% au 1er janvier 1,50% au 1er septembre	42,17%	214
1980	202 490 363,40	30 869 456,90	1,50%	2,13%	219
1981	269 343 061,65	41 061 085,05	1,50%	33,02%	291
1982	292 500 038,01	44 591 343,34	1,50%	8,60%	316
1983	332 999 651,11	50 765 469,55	1,50%	13,85%	360
1984	425 127 809,43	64 810 316,75	1,50%	27,67%	459
1985	398 223 808,80	60 708 828,29	1,50%	-6,33%	430
1986	416 636 287,40	63 515 792,56	1,50%	4,62%	450
1987	430 085 674,39	65 566 138,39	1,50%	3,23%	465
1988	440 264 689,26	67 117 919,20	1,50%	2,37%	476
1989	463 668 245,76	70 685 768,39	1,50%	5,32%	501
1990	541 469 477,54	82 546 489,72	1,75% au 1er janvier	16,78%	585
1991	585 146 736,44	89 205 044,91	1,75%	8,07%	632
1992	611 709 600,85	93 254 527,48	1,75%	4,54%	661
1993	630 015 741,00	96 045 280,56	1,50% sur déplaçonné au 1er avril	2,99%	681
1994	621 743 424,20	94 784 173,99	1,50%	-1,31%	672
1995	666 447 575,55	101 599 277,93	1,50%	7,19%	720
1996	739 471 297,45	112 731 672,57	1,70% au 1er janvier	10,96%	799
1997	762 790 782,67	116 286 705,18	1,70%	3,15%	824
1998	808 192 813,75	123 208 200,19	1,80% au 1er juillet	5,95%	873
1999	853 057 374,82	130 047 758,44	1,80%	5,55%	922
2000	860 000 000,00	131 106 154,82	1,80%	0,81%	929

**NB** : Taux sur la masse salariale plafonnée jusqu'au 31 mars 1993 ; estimations pour l'année 2000 ; sommes perçues par la CUDL (budget principal) (1974-1985) puis par le service métro de la CUDL (budget annexe) (1986-2000) ; **Sources** : Services financiers du service métro (CUDL)

Enfin, le ramassage doit par ailleurs être gratuit et l'employeur doit apporter la preuve qu'il a effectivement pris en charge le coût de transport, celui-ci, dans le cas de l'usage du

<sup>1013</sup> **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975-2)**, *op. cit.* : extrait, délibération n°32 : "politique de la communauté urbaine de Lille dans le domaine de l'organisation du versement transport, définition d'une doctrine", 9 pages, page 5

véhicule d'un salarié, ne pouvant être calculé sur les seules dépenses marginales (essence, pneumatique,...). Dans le cas particulier des entreprises de transports publics, le transport gratuit des personnels sur les lignes régulières ne pourra donner droit à un remboursement, à moins qu'elles ne mettent en place des circuits, ou des navettes spéciales de ramassage. *"La circulaire n°74-210 du 16 décembre 1974 précise que pour bénéficier du remboursement, il faut et il suffit que l'employeur ait assuré le logement permanent sur le lieu de travail, ce qui n'impose pas que l'employé soit logé gratuitement, ni même que l'employeur soit propriétaire du logement. Par ailleurs, le logement sur le lieu de travail doit être apprécié selon le principe de bon sens ; le salarié ne doit pas avoir à utiliser un transport d'approche individuel ou collectif. Il appartient aux collectivités bénéficiaires du versement transport de définir (...) les distances au delà desquelles le salarié ne pourra plus être considéré comme logé sur son lieu de travail"* <sup>1014</sup>. Cette distance est fixée par le conseil à 500 mètres. Ainsi, tout point de ramassage à une distance de 500 mètres du domicile d'un salarié, sera considéré comme se confondant avec le domicile, sous réserve que le salarié n'ait pas l'usage d'un autre mode de transport d'approche individuel ou collectif pour le rejoindre.

La manne que représente le versement Transport pour les AOT soulage rapidement les finances locales et permet d'engager des projets de développement des transports collectifs tout en garantissant le financement des déficits éventuels. Entre 1975 et 2000, son montant évolue de 92,55 MF (14,11 M€) à 860 MF (131,11 M€), soit 9,33% l'an, selon une courbe de tendance quasi linéaire. Les irrégularités proviennent d'une hausse progressive des taux, le laps de temps compris entre deux augmentations étant caractérisé par une croissance régulière mais relativement faible (souvent moins de 6%).

Les montants issus du Versement Transport, entre 1974 et 1985, sont d'abord intégrés au budget principal "fonctionnement" de la CUDL, avant d'être affecté au budget annexe Métro, séparé du budget principal en 1979.

### **1973-1982 : un circuit de financement limpide**

---

En 1973, dès la fusion des deux syndicats dans le Syndicat mixte d'exploitation des Transports en commun de la Communauté urbaine de Lille, les statuts font apparaître une idée simple. Le SMT, qui opère la délégation de service public à une (ou plusieurs) société(s) privée(s), selon les termes des différents contrats de concession qui se sont succédé avant la mise en service du VAL, comble le déficit inhérent à l'exploitation du réseau, compense le manque à gagner des recettes liées à

---

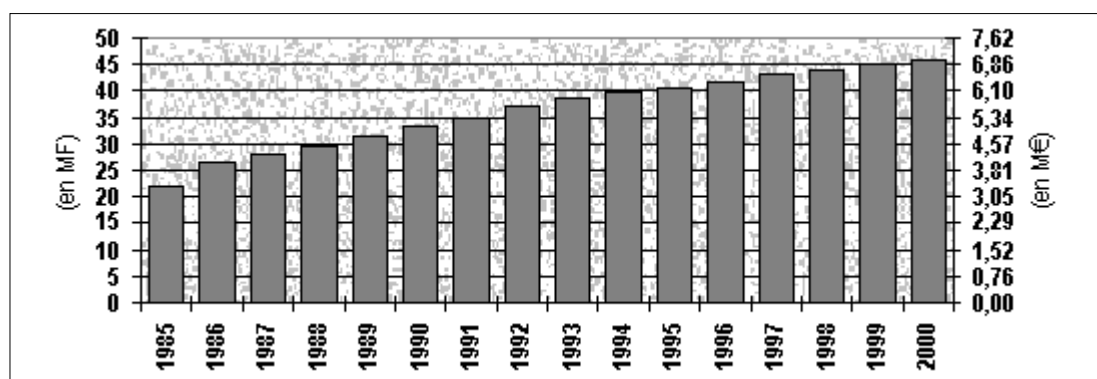
<sup>1014</sup> COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975-2), *op. cit.* : extrait, délibération n°32 : *op. cit.*, page 6



Par ailleurs l'évolution des contrats de concessions vers la régie intéressée, et donc un paiement forfaitaire à la société privée assortie d'un intéressement en fonction des résultats annuels (kilomètres, achalandage, finances), modifie aussi profondément les relations entre SMT et délégataire. Cependant, les bilans financiers de la société privée réunissent toujours les dépenses d'exploitation de tous les modes du réseau, et sont pris en référence dans tous les documents officiels (statistiques GART, UTP, enquêtes CERT...).

La lecture des comptes administratifs des deux établissements publics (du SMT, Budget Principal de la CUDL et Budget Annexe Métro de la CUDL), pour un non-spécialiste, reste, notamment depuis l'ouverture du métro automatique, un imbroglio comptable, où chacun paie et perçoit : le croisement des financements et l'impossibilité (ou quasi impossibilité), à moins d'une lecture approfondie des comptes analytiques, de retrouver ou la provenance ou la destination des sommes, nuit évidemment à la bonne compréhension des circuits de financement. Même si, dans notre cas, il semble difficile d'appuyer notre analyse sur une étude chiffrée, comme cela était le cas pour les OPT montréalais, il est possible, par recoupement, de tirer quelques conclusions sur les transactions majeures.

**Figure n°188**  
**Subvention accordée par le Département du Nord aux sociétés de transport**  
**du PTU de Lille au titre du Transport scolaire (1985-2000)**



**NB** : l'année de référence (n) de la figure correspond en fait à l'année scolaire n-1 / n

**Sources** : Conseil Général du Nord ; **Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

Tout comme auparavant, le département du Nord alloue au SMT une somme équivalente à la moitié des déficits d'exploitation de la société délégataire (TCC). En parallèle, comme AOT responsable des transports scolaires, le département verse, pour compenser la gratuité du transport scolaire, une subvention aux TCC et aux sociétés qui sont en contrat avec la collectivité (en tout état de cause les sociétés affrétées par le SMT ou sous-traitantes des TCC pour le transport suburbain). Le montant annuel de cette subvention pour le PTU lillois représente, depuis l'année scolaire 1984-1985, 19,30% de la DGD que lui verse l'Etat au titre du transport scolaire. D'un montant

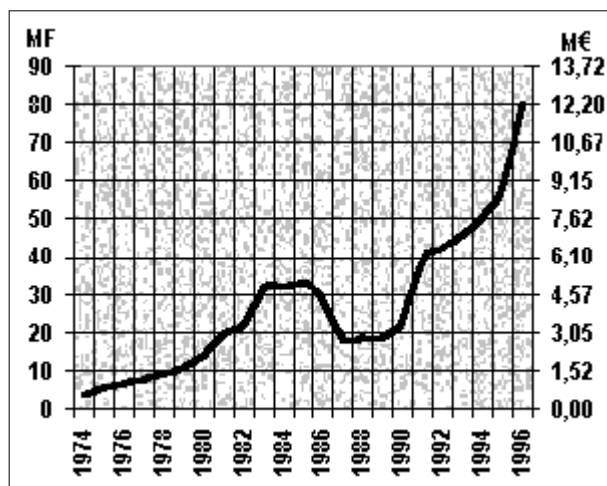
de 21,98 MF (3,35 M€) en 1984-1985, celle-ci évolue en moyenne de 5% par an, pour atteindre un total de 45,72 MF (6,97 M€) pour 1999-2000.

La participation du budget principal de la Communauté urbaine de Lille au financement des transports publics comprend trois destinataires. En premier lieu, comme pour le département, elle défraie au SMT la moitié des déficits encourus par les TCC. Elle compense ensuite le différentiel entre le tarif normal des titres de transport et les tarifs sociaux que son conseil a décidés de mettre en œuvre. Cette compensation apparaît d'ailleurs explicitement dans son budget avant la réforme de la comptabilité publique de 1997. Relativement faible au début des

années 1970, - moins de 10 MF (1,52 M€) jusqu'en 1979 -, puisqu'elle ne concerne que la gratuité offerte aux personnes âgées de plus de 65 ans, celle-ci augmente rapidement avec l'adoption de la gratuité pour les chômeurs (1977) : + 30% l'an entre 1979 et 1984. Face à ces hausses, nous l'avons vu, la CUDL décide une réforme des modalités d'accès à la gratuité, ce qui a pour effet dès 1987 à ramener les compensations en deçà du niveau de 1981 : environ 18 MF (2,74 M€). Par la suite, les réductions tarifaires accordées aux étudiants, l'intégration tarifaire avec l'autocar ou le TER, et la croissance de l'usage global des transports publics, et la stabilisation forcée des tarifs provoque de nouveau une hausse de la contribution communautaire.

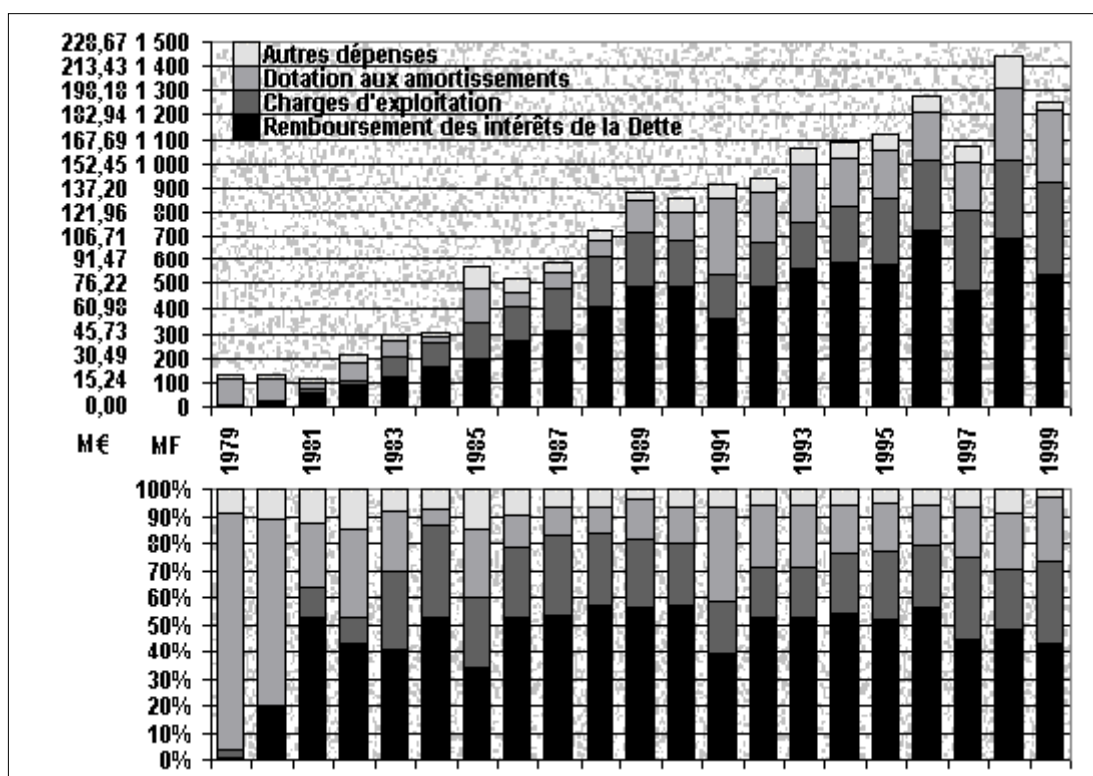
Enfin, la Communauté, comme propriétaire des sites propres, transfère du budget principal au budget annexe Métro (BAM), une subvention couvrant le fonctionnement du service (remboursement de la dette...) et une part des charges d'exploitation ; le budget annexe reversant pas la suite une subvention d'exploitation à la société délégataire. Cependant, les dépenses d'exploitation du BAM, ne représentent guère, entre 1983 et 1996, qu'environ 24% des dépenses globales, contre 50% pour le remboursement des intérêts de la dette.

**Figure n°189**  
**Montant des compensations tarifaires allouées par le budget principal de la CUDL (1974-1996)**



Sources : CUDL, comptes administratifs du budget principal ;  
 Réalisation : Raynald INGELAERE (2001),

**Figure n°190**  
**Financement du Transport par le Budget Annexe Métro**  
**(Versement d'une subvention d'exploitation au délégataire)**



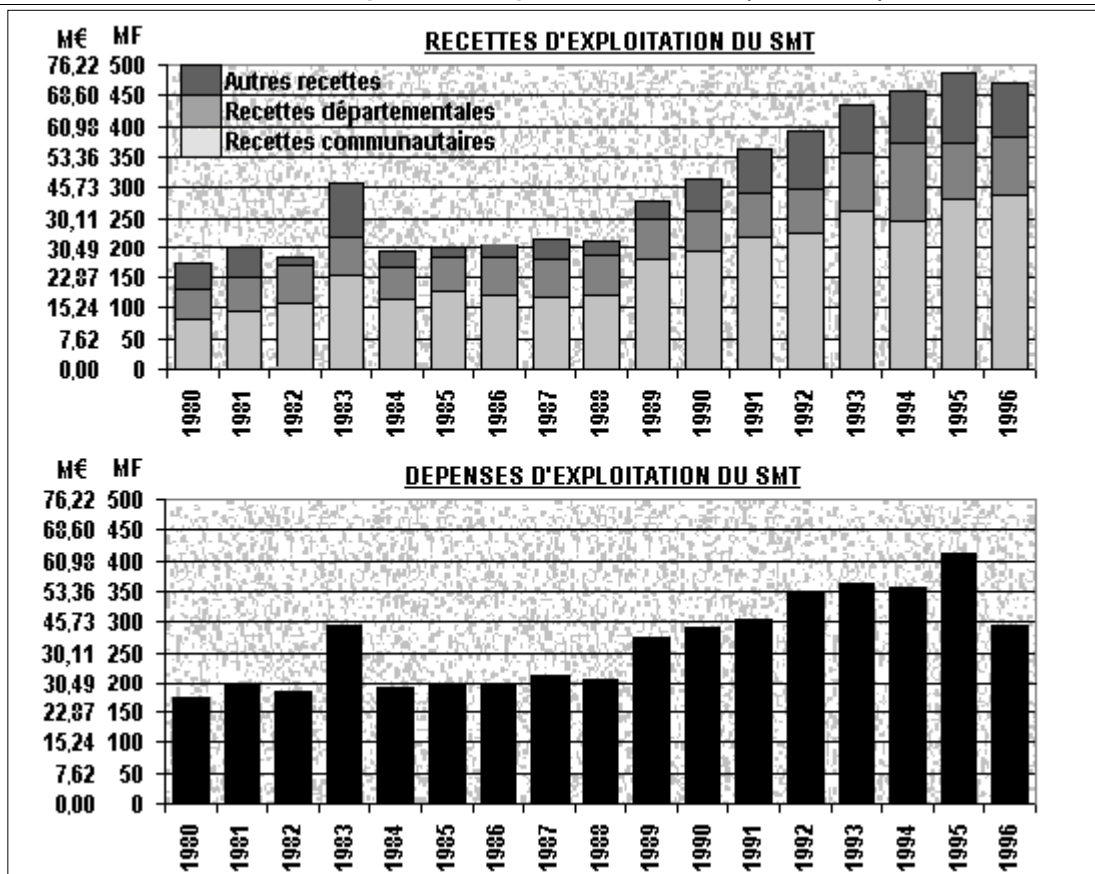
**Sources** : CUDL, Budget Annexe Métro, comptes administratifs (1980-1996) ;

**Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

Pour en conclure avec les partenaires institutionnels, le syndicat mixte des transports, dont il a été montré que ses recettes provenaient principalement de la CUDL et du Conseil Général, verse chaque année, une subvention d'exploitation d'une part au BAM (pour le métro, puis pour le tramway) et d'autre part, à la société délégataire selon les termes du contrat de concession. Cependant, il serait vain de chercher une correspondance entre les charges d'exploitation du SMT, d'une part, et les montants perçus par la société délégataire d'autre part. Cela d'abord parce qu'il n'existe pas de parfaite concordance entre l'arrêt des comptes de la société privée et l'émission des paiements du SMT. Annualisés les paiements du SMT intervenaient dans le compte administratif de l'année suivant le bilan financier de la société. Même après l'adoption de la mensualisation du financement, le décalage persistera du fait d'une régulation (trop perçu ou moins perçu) au début de l'année suivante. Ensuite, parce que les documents mis à notre disposition n'indiquent que les charges d'exploitation globales du SMT celles-ci regroupant, outre le couvrent des déficits et les compensations tarifaires au délégataire, ses dépenses de fonctionnement (études, charges salariales et indemnités), les remboursements éventuels aux deux partenaires...



**Figure n°191**  
**Recettes et dépenses d'exploitation du SMT (1980-1996)**



Sources : comptes administratifs du SMT (1980-1996) ; Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

### **1998 : Un nouveau circuit financier et de nouveaux partenaires**

Pour l'essentiel, le schéma de financement des transports par les autorités publiques évolue peu avec le tournant le renouvellement du contrat de 1998. Deux fait notables sont pour autant à retenir.

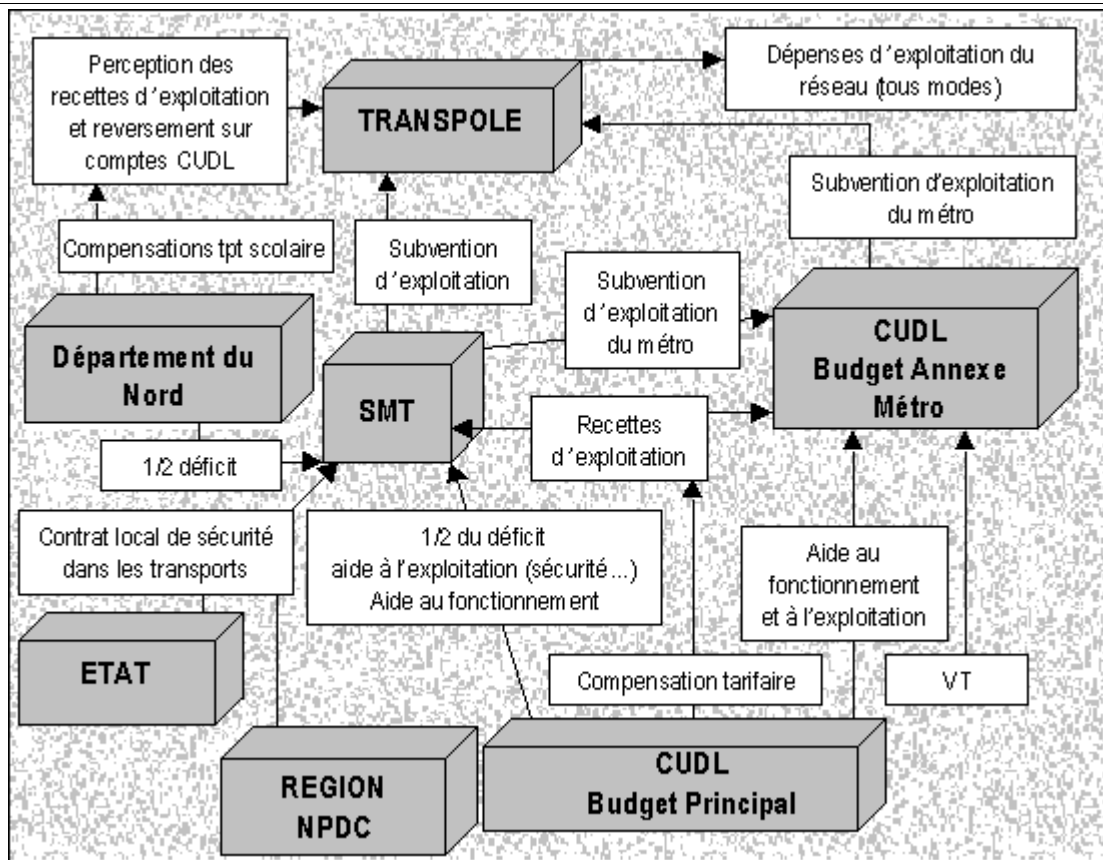
Tout d'abord, les recettes passagers auparavant perçues et conservées par la société délégataire (hors site propre) sont désormais reversées sur des comptes auprès du Trésorier Principal de la Communauté Urbaine de Lille, pour être partagées entre le SMT d'une part et le service communautaire d'exploitation des transports en commun (ex service métro). Les compensations tarifaires sont dès lors ainsi perçues par le SMT et apparaissent dans son budget de fonctionnement : une partie est ensuite reversée au BAM. Le SMT et la Communauté urbaine de Lille (BAM), pour la part qui leur revient, versent au délégataire la partie fixe annuelle par douzième au 10 de chaque mois <sup>1015</sup>. La partie variable, puisque dépendante d'objectifs de recettes de trafic et annexes (services au tiers,

<sup>1015</sup> SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (SMT) (1998), *op. cit.*, article 6.4, page 34

amendes,...), est versée par LMCU et le SMT, au début de chaque exercice pour le 11/12<sup>ème</sup> de son montant, le solde étant déterminé en fonction des résultats obtenus par Transpole.

En outre, depuis la signature du contrat local de sécurité dans les transports, la Région Nord-Pas-de-Calais et l'Etat contribuent, via le SMT, à une prise en charge partielle des personnels employés pour assurer la surveillance du métro automatique, bien que, dans l'absolu, leur participation reste symbolique, compte tenu des volumes financiers globaux qui transitent par le SMT.

**Figure n°192**  
**Circuit du financement public des transports lillois (depuis 1998)**



Réalisation : Raynald INGELAERE (2002)

A contrario de la situation montréalaise, le financement des transports a rapidement été confié par le gouvernement français aux collectivités locales. Toutefois celui-ci a pris la précaution d'instituer un prélèvement sur la masse salariale des entreprises de façon à ce qu'elle puisse faire face à leurs besoins ou réaliser leurs objectifs (d'exploitation ou d'investissement d'ailleurs). Cet impôt se devait d'être encadré afin que ne survienne pas de dérive et une surtaxation des entreprises. Le plafonnement du taux du VT et sa modulation en fonction des projets d'investissement semblent une solution efficace. Il faut cependant ajouter que le taux du VT dans la CUDL a toujours, ou presque été porté à son maximum, alors que dans d'autres agglomérations, il a souvent été modulé en fonction des besoins en investissement.

Au final, les circuits de financement local des transports publics dans la région lilloise sont dominés par un sentiment de complexité, dans la mesure où SMT et LMCU partagent la responsabilité fiscale de l'exploitation, qu'ils concèdent au quotidien à une société privée. Les subventions croisées sont généralités, plutôt qu'exception. Si au sens juridique, ou comptable, l'organisation actuelle est parfaitement légale, d'aucuns pourraient souhaiter une simplification. Il est toutefois intéressant d'observer que les bilans financiers de la société délégataire, si difficiles à obtenir soient-ils, permettent de contourner l'imbroglio de la comptabilité publique, tout en donnant un portrait fidèle du coût et du financement du réseau (coût, recettes d'exploitation et ressources issues des taxes ou de l'impôt).

## CONCLUSION

### DE LA SECONDE PARTIE

---

Sans empiéter sur les conclusions générales qui feront intervenir plus étroitement tous les domaines abordés jusqu'ici, il semble important au terme de notre développement spécifique sur les transports des régions montréalaise et lilloise, de relever un certain nombre de points qui permettent de conclure, à une similitude des politiques menées de part et d'autres de l'Atlantique depuis près d'un siècle, ainsi qu'à des spécificités organisationnelles, des jeux de pouvoirs qui dirigent la planification et l'exploitation des réseaux de transport collectif.

L'engouement actuel des pouvoirs publics pour le développement et la valorisation des transports collectifs urbains ou interurbains est symptomatique d'un véritable changement de mentalités. Les autorités locales ou nationales ont pris conscience de l'importance que revêtent ces modes de déplacements. Certes, le développement de l'automobile, et de son corollaire spatial, l'étalement urbain, sont tels aujourd'hui, qu'ils pourraient, à plus ou moins longue échéance, pousser les grandes métropoles, millionnaires en habitants, au bord d'une asphyxie écologique (pollutions de tous ordres, réduction des surfaces agricoles ou naturelles, dégradation du cadre de vie...), autant qu'économique (congestion routière, chute de la productivité, exode des entreprises,...) et sociale (chômage, accidents,...). Il ne faut pourtant pas oublier, cependant, que les politiques de transport passées, et l'autobus, le tramway ou le train même, sont au moins autant responsables de la situation, en tant qu'héritages historiques, que la voiture, aujourd'hui mise au pilori, au nom de la viabilité urbaine.

#### ***Un siècle de transport : l'héritage d'une non-politique***

Au début du 18<sup>e</sup> siècle, le train est ignoré des milieux politiques et économiques nationaux ou locaux. D'aucuns resteront longtemps méfiants face au chemin de fer. Pourtant, au fur et à mesure de son implantation dans la plupart des pays industrialisés, les avantages qu'il procure, - liaisons interurbaines longues distances, transports de passagers, de matières premières et de marchandises -, sont tels que l'essor du rail est souvent qualifié de révolution, d'autant qu'il s'accompagne et accompagne un essor économique dans précédent. Mais le chemin de fer est aussi à l'origine de l'accélération de l'émigration rurale, et d'une concentration humaine autour des pôles, plus ou moins importants, qu'il dessert : une urbanisation en *leap frog*, ou saut de mouton. Il est souvent aussi parfois à l'origine de spéculations, de projets immobiliers, voire même de créations de villes en Amérique du Nord (Ville Mont-Royal par exemple).

A la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du siècle, les premières entreprises, privées, installent leurs premiers réseaux d'omnibus puis de tramways électriques, sous l'œil, d'abord sceptique des élus locaux qui autorisent les entrepreneurs à poser leurs rails sur la voirie en échange de redevances. Puis, succès de fréquentation aidant, le tramway devient l'emblème d'une période, un symbole de modernité, un mode de transport qui a permis le desserrement de la trame urbaine, une certaine distanciation de "l'habiter" par rapport au "travailler". Mais le "tram" ne se contente pas de sillonner les centres villes, il provoque la demande. En plein âge d'or des transports urbains, les sociétés développent leurs réseaux, traversent des zones rurales, inhabitées, dépassent les limites de la ville. Le front de l'urbanisation, linéaire, poursuit bientôt les lignes de tramway. Il est à l'origine de conurbations, dont Lille-Roubaix-Tourcoing est une bonne illustration : les Grands Boulevards, et le Mongy (tramway qui a conservé le nom de son fondateur), qui joignent les trois villes, ne sont pas, nous l'avons démontré, étrangers au phénomène. Le tramway, avant l'automobile, crée la ville

La Première Guerre Mondiale vient mettre à mal la bonne santé financière des chemins de fer, tant français que canadiens, qui seront pour la plupart, nationalisés avant le déclenchement de la Seconde. Les gouvernements qui parfois subventionnaient déjà une partie des déficits décident de prendre le contrôle des compagnies moribondes : la création du Canadien National, précède de peu celle de la SNCF.

Les réseaux de tramways des environs de Lille connaissent eux-aussi de nombreuses difficultés aux lendemains de l'Armistice, mais les aides de l'Etat leur permettent de remettre leurs véhicules rapidement sur les rails. Toutefois, les réseaux ne sont plus ce qu'ils étaient et de nombreuses destinations périphériques sont abandonnées. Quand survient la crise de 1929, les élus municipaux montréalais, et la Commission des Tramways de Montréal (créée en 1916-1917, elle est Autorité Organisatrice avant l'heure), s'inquiètent déjà de la baisse de qualité des services de la *Montreal Tramways Company*, qui, quoique ayant absorbé ses concurrentes, peine à renouveler son matériel et à assurer le niveau de service inscrit dans le contrat de concession, pour maintenir le niveau de ses bénéficiaires. Même constat dans l'agglomération lilloise, où les sociétés, toujours rentables, vivent.

A la seconde Guerre Mondiale, période éphémère d'euphorie dans les transports urbains, du fait de pénuries d'essences, d'absence de pièces de rechange pour les rares automobiles en circulation, ou de restrictions de déplacement à Lille, succèdent les "Trente Glorieuses", une période d'euphorie, économique cette fois. La population déserte les transports en commun, et préfère, poussée par les pouvoirs publics et les *lobbies* pétroliers, trouver dans le panel des produits abordables des constructeurs automobiles, la liberté de déplacement de porte à porte. Puis, elle finit par quitter la ville,

pour des banlieues pavillonnaires, des zones de non-ville diront certains, que les promoteurs soutenus par les maires, font pousser en périphérie des grands centres. La suburbanisation fait rage et le tramway semble, et désuet, et totalement inadapté à la ville nouvelle qui se construit. La compagnie des tramways de Montréal reçoit le coup de grâce : elle est municipalisée sur décision provinciale. A Lille et à Roubaix-Tourcoing, les villes-centres s'organisent pour organiser les transports, mais sans toutefois considérer la régie comme une alternative satisfaisante. Les villes conservent leurs partenaires privés, qui reçoivent de nouvelles concessions, leur garantissant un niveau de ressources pour le service qu'ils rendent à la collectivité. C'est en somme, au Québec, comme dans le Nord, la naissance du service public de transport urbain.

Néanmoins, la mainmise des autorités locales ne garantit pas pour autant la mise en place d'une politique favorable aux transports collectifs. Quoique les réseaux desservent les premières couronnes urbaines, les villes périphériques ne participent pas ni à l'organisation, ni au financement des transports urbains. La Commission de Transport de Montréal qui gère le réseau est placée sous l'égide du conseil municipal de Montréal, de même que la CGIT et l'ELRT dépendent respectivement de Lille et de Roubaix-Tourcoing. En fait de politique de transport, l'objectif de court terme des élus est de maintenir la rentabilité des réseaux, de construire des autoroutes et des voies rapides, de libérer les rues et avenues : les tramways, coûteux et encombrant, disparaissent au profit de l'automobile, qui s'approprie l'espace public (seul Mongy est conservé grâce à son site propre) ; les autobus deviennent le mode dominant des transports collectifs et la généralisation du conducteur-receveur, permet encore de faire des économies substantielles.

### ***Concertation intermunicipale et politiques des transports***

Il faut attendre la fin des années 1960, les pics de congestion aux heures de pointe, les *spillovers* qui touchent tous les services rendus par les villes-centres et leur situation financière plus que précaire, l'organisation des villes en intercommunalités (Communautés urbaines de Lille et de Montréal) pour résoudre à une échelle adéquate les problèmes posés par la croissance urbaine (eau, assainissement, déchets ménagers), le passage des réseaux de transport collectif lillois et montréalais sous responsabilité communautaire, l'accroissement progressif et irrémédiable de leurs déficits d'exploitation, pour que les élus commencent à remettre en cause leur politique de transport. Au tout automobile est préféré un *balanced system* qui sans condamner l'automobile, propose un développement et un soutien plus important aux systèmes collectifs de déplacement.

C'est une période faste d'investissements majeurs, bien que les conditions économiques et financières ne soient pas toujours des plus favorables. Suite à une longue période de non-politique des transports, les responsables politiques s'engagent dans une politique quantitative, coûteuse, qui monopolise la majorité des fonds destinés aux transports.

Le maire de Montréal, Jean Drapeau, construit un embryon de métropolitain (de type RATP), inauguré en 1969, qui est quelques années plus tard prolongé par la CUM, grâce au financement plus que généreux du gouvernement du Québec (de 60 à 100% de la dette encourue selon les périodes considérées). Au final quatre lignes sont ouvertes, sillonnant le centre et le sud de l'île de Montréal, la plupart des stations se situant sur le territoire de Ville de Montréal. Toutefois, les pouvoirs que confère la loi sur la CUM aux élus municipaux en matière de planification et de construction des modes lourds laissent perplexes et sont somme toute trompeurs, puisque, en dernier recours, compte tenu des sommes qu'il alloue, c'est le gouvernement qui décide de la politique d'investissement dans les transports.

De son côté la CUDL, et surtout, Arthur Notebart, son président, misent sur la construction d'un métro automatique, dès le milieu des années 1970. Si le gouvernement français reste perplexe quoiqu'il ait participé aux premières études, les élus persistent, Arthur Notebart, précisant que même sans subvention étatique, la Communauté construira son métro. L'argent facile du Versement Transport explique peut-être cela. La première ligne, inaugurée entre Villeneuve-d'Ascq et le Centre hospitalier de Lille, sera financée à hauteur de 20% par l'Etat, qui reverra à la baisse sa participation pour la seconde : ouverte entre 1989 et 2000, elle relie Roubaix et Tourcoing au Nord-Est, à Lomme et Lambersart à l'Ouest, en traversant le cœur de Lille. Ainsi, *a contrario* de Montréal, les élus locaux jouent un rôle prédominant dans l'organisation des transports publics locaux.

Quand l'argent vient à manquer, et que les élus s'aperçoivent que le développement de lignes de métropolitains améliore certes la qualité des transports publics, mais qu'il ne suffit pas à provoquer un transfert modal des usagers automobiles vers les transports collectifs, quand l'automobilité, la congestion des villes, l'allongement des heures de pointe et de parcours domicile-travail provoquent à nouveau nuisances majeures, et lassitudes, quand les notions de développement et de ville durable reçoivent un écho de plus en plus important et quand la qualité de la vie et de l'environnement devient une préoccupation des électeurs, la politique quantitative des transports est progressivement abandonnée pour une politique qualitative, et transversale, qui s'appuie sur une notion de déplacement et sur une complémentarité des modes de transport.

Au Québec, comme de coutume, le gouvernement propose dès le milieu des années 1990 une large réflexion sur le sujet qui aboutit finalement en avril 2000, avec un plan de déplacement pour la région de

Montréal. Il complète en fait celui que l'Agence Métropolitaine de Transport, organisme gouvernemental chargé de la coordination des réseaux de la région montréalaise, a publié en 1997, et précise les montants qu'il allouera à son ambition pour la région entre 2000 et 2010. Cependant, le plan de gestion des déplacements n'est guère plus qu'un plan de transport qui fait cohabiter automobile et transports en commun : programme de chantiers sur les autoroutes, les ponts, lancements d'études SLR, prolongement de métro ou de voies réservées...

En France, si le gouvernement édicte des règles et impose aux municipalités de réfléchir sur la question des déplacements, depuis notamment la loi sur l'air de 1996, il n'intervient qu'en soutien de la démarche locale (guides...). Les municipalités et leur groupement sont appelés à composer un Plan de Déplacements Urbains, qui prenne en compte toutes les dimensions et les conséquences de la mobilité dans leur agglomération. Dans le cas lillois, et compte tenu du niveau de l'endettement de l'EPCI (plus des trois quarts inhérents au métro), l'ensemble des mesures à court terme se posent en politique qualitative (partage de la voirie, autobus à haut niveau de service, aménagement de voies réservées, de pistes cyclables, des trottoirs, limitation du nombre de place de stationnement en centre-ville et préférence pour le stationnement des résidents...). Des projets d'investissements majeurs sont prévus cependant à l'horizon 2006-2010 : tramways, métro, train-tram.

### ***Exploitation des réseaux et jeux de pouvoirs***

La Commission de Transport de la CUM (puis la STCUM), dont le conseil d'administration est composé de membres nommés les conseillers communautaires, a juridiction sur l'île de Montréal et dispose d'une grande latitude par rapport au milieu politique. Elle peut être considérée comme un EPIC français, qui disposerait de toutes les compétences qui touchent à l'exploitation des réseaux, alors que la CUM n'a voie qu'au chapitre des investissements, voire de la planification, et sur le montant des subventions d'exploitation qu'elle alloue. Mais son territoire, tout aussi étriqué et arbitraire que celui qui a été donné à la communauté urbaine ne correspond pas aux besoins de déplacements des citoyens banlieusards, installés à Laval (ou opère la Commission des Transports de Laval) et à Longueuil (où circule la Commission des Transports de la Rive-Sud). Si bien que comme à la fin des années 1960 pour la ville de Montréal, la CUM défraie des coûts de service pour une population non résidente. En fait, le cœur de la problématique montréalaise se joue ici : une relative absence des décideurs politiques, soumis au gouvernement pour les investissements et à la loi pour la CTCUM (cas similaire pour Ville de Laval et le conseil des maires de la Rive Sud de Montréal) ; une juxtaposition de trois organismes publics de transport qui ne sont compétents que sur une part du bassin de vie de la population du Grand Montréal, et une multitude de petites intermunicipales responsables des transports suburbains, qui ne s'entendront que tardivement (1990), mais surtout 1996 avec la création de l'AMT) pour coopérer.



A Lille, la domination des pouvoirs locaux sur le transport urbain est incontestable. Fidèles à l'histoire des transports de l'agglomération, la Communauté crée avec le Département du Nord un syndicat mixte chargé de déléguer le service public à une société privée. La société délégataire, n'est propriétaire d'aucune infrastructure, matériel mobile ou immeubles : elle assure la gestion quotidienne du service de transport dans les conditions fixées par le contrat. A charge pour le syndicat mixte de déterminer les clauses du contrat (niveau de service...), de dialoguer avec la société et assurer le contrôle de la concession, de fixer les tarifs, d'initier des projets susceptibles d'améliorer l'exploitation,... La communauté n'est responsable de l'exploitation que parce qu'elle est propriétaire et dont responsable fiscalement des lignes de métro et de tramway. Le financement des transports est complexe, les participations des différentes parties dissoutes dans une comptabilité publique absconse. En fait, le cœur de la problématique lilloise est presque à l'inverse de la situation montréalaise : un délégataire unique pour le réseau urbain (sous-traitance pour le réseau suburbain) ; une présence tangible des décideurs politiques ; mais une juxtaposition d'organismes publics de transport qui sont tous compétents dans le PTU de la CUDL, mais dans leurs domaines respectifs.

# **ANNEXE 3**

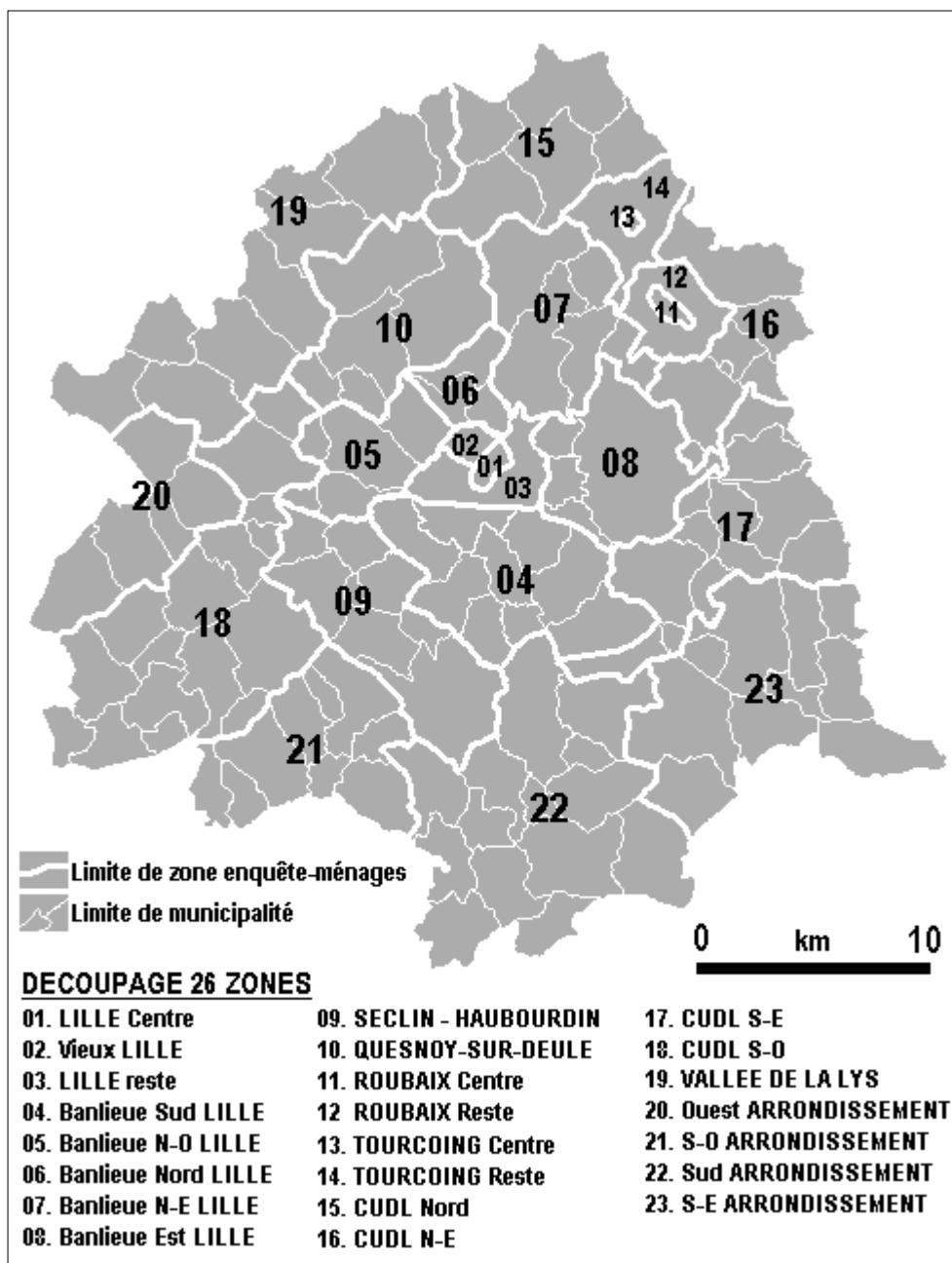
---

## **REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE**

### **ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS 1987**

---

**Carte n°A3-1**  
**Découpage de l'arrondissement de Lille**  
**en 23 zones d'enquêtes ménages déplacements (1987 et 1998)**



**Sources** : LMCU, direction générale des services opérationnels – Plan de déplacements urbains

**Carte** : Raynald INGELAERE (2001)

**Figure n° A3 – 1**  
**Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1987),**  
**par secteur, tous motifs, par jour**

DESTINATION ▶ ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	1 330 616	113 506	20 467	15 829	9 506	2 410	1 492 334
	TC urbains	173 151	9 313	1 211	688	143	223	184 729
	Autres TC	18 543	5 956	2 715	1 648	523	1 409	30 794
	2 roues	112 889	4 993	316	197	0	89	118 484
	marche	966 010	2 426	0	0	244	96	968 776
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>2 601 209</b>	<b>136 194</b>	<b>24 709</b>	<b>18 362</b>	<b>10 416</b>	<b>4 227</b>	<b>2 795 117</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	114 440	270 359	13 764	10 761	5 028	346	414 698
	TC urbains	8 309	1 675	279	0	0	0	10 263
	Autres TC	6 320	10 337	1 330	157	156	241	18 541
	2 roues	4 787	33 874	568	638	651	0	40 518
	marche	2 121	194 988	90	162	1 176	0	198 537
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>135 977</b>	<b>511 233</b>	<b>16 031</b>	<b>11 718</b>	<b>7 011</b>	<b>587</b>	<b>682 557</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	20 648	14 215	74 010	10 686	672	264	120 495
	TC urbains	1 357	236	0	0	0	0	1 593
	Autres TC	2 870	1 391	4 444	612	87	209	9 613
	2 roues	316	528	17 485	375	0	0	18 704
	marche	0	212	53 448	0	0	0	53 660
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>25 191</b>	<b>16 582</b>	<b>149 387</b>	<b>11 673</b>	<b>759</b>	<b>473</b>	<b>204 065</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	17 542	10 085	11 783	1 444	212	380	41 446
	TC urbains	744	0	0	0	0	0	744
	Autres TC	1 921	183	559	41	0	0	2 704
	2 roues	121	638	375	0	0	0	1 134
	marche	0	162	0	41	0	0	203
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>20 328</b>	<b>11 068</b>	<b>12 717</b>	<b>1 526</b>	<b>212</b>	<b>380</b>	<b>46 231</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	9 074	5 627	693	100	0	0	15 494
	TC urbains	143	0	0	0	0	0	143
	Autres TC	795	241	87	0	0	0	1 123
	2 roues	0	651	0	0	0	0	651
	marche	244	1 176	0	0	0	0	1 420
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>10 256</b>	<b>7 695</b>	<b>780</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18 831</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	4 214	305	530	135	0	244	5 428
	TC urbains	121	28	0	143	0	0	292
	Autres TC	2 845	266	294	0	0	0	3 405
	2 roues	89	0	0	0	0	0	89
	marche	96	0	0	0	0	0	96
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>7 365</b>	<b>599</b>	<b>824</b>	<b>278</b>	<b>0</b>	<b>244</b>	<b>9 310</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	1 496 534	414 097	121 247	38 955	5 352	3 644	2 089 895
	TC urbains	183 825	11 252	1 490	831	143	223	197 764
	Autres TC	33 294	18 374	9 429	2 458	766	1 859	66 180
	2 roues	118 202	40 684	18 744	1 210	651	89	179 580
	marche	968 471	198 964	53 538	203	1 420	96	1 222 692
	<b>tous modes</b>	<b>2 800 326</b>	<b>683 371</b>	<b>204 448</b>	<b>43 657</b>	<b>8 332</b>	<b>5 911</b>	<b>3 756 111</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total des déplacements produits par zone d'origine et par mode ; (6) total des déplacements attirés par zone de destination et par mode. **Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1987

**Figure n° A3 – 2**  
**Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1987),**  
**par secteur, tous motifs, par jour (en %)**

DESTINATION ► ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	51,15%	83,34%	82,83%	86,21%	91,27%	57,01%	53,39%
	TC urbains	6,66%	6,84%	4,90%	3,75%	1,37%	5,28%	6,61%
	Autres TC	0,71%	4,37%	10,99%	8,97%	5,02%	33,33%	1,10%
	2 roues	4,34%	3,67%	1,28%	1,07%	0,00%	2,11%	4,24%
	marche	37,14%	1,78%	0,00%	0,00%	2,34%	2,27%	34,66%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	84,16%	52,88%	85,86%	91,83%	71,72%	58,94%	60,76%
	TC urbains	6,11%	0,33%	1,74%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%
	Autres TC	4,65%	2,02%	8,30%	1,34%	2,22%	41,06%	2,72%
	2 roues	3,52%	6,63%	3,54%	5,45%	9,29%	0,00%	5,93%
	marche	1,56%	38,14%	0,56%	1,38%	16,77%	0,00%	29,09%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	81,97%	85,73%	49,54%	91,55%	88,54%	55,81%	59,05%
	TC urbains	5,39%	1,42%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,78%
	Autres TC	11,39%	8,39%	2,98%	5,24%	11,46%	44,19%	4,71%
	2 roues	1,25%	3,18%	11,70%	3,21%	0,00%	0,00%	9,17%
	marche	0,00%	1,28%	35,78%	0,00%	0,00%	0,00%	26,29%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	86,29%	91,12%	92,65%	94,62%	0,00%	100,00%	89,65%
	TC urbains	3,66%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,61%
	Autres TC	9,45%	1,65%	4,40%	2,69%	0,00%	0,00%	5,85%
	2 roues	0,60%	5,77%	2,95%	0,00%	0,00%	0,00%	2,45%
	marche	0,00%	1,46%	0,00%	2,69%	0,00%	0,00%	0,44%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	88,48%	73,13%	88,85%	0,00%	0,00%	0,00%	82,28%
	TC urbains	1,39%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,76%
	Autres TC	7,75%	3,13%	11,15%	0,00%	0,00%	0,00%	5,96%
	2 roues	0,00%	8,46%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,46%
	marche	2,38%	15,28%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7,54%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	57,22%	50,92%	64,32%	48,56%	0,00%	100,00%	58,30%
	TC urbains	1,64%	4,67%	0,00%	51,44%	0,00%	0,00%	3,14%
	Autres TC	38,63%	44,41%	35,68%	0,00%	0,00%	0,00%	36,57%
	2 roues	1,21%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,96%
	marche	1,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,03%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	53,44%	60,60%	59,30%	89,23%	64,24%	61,65%	55,64%
	TC urbains	6,57%	1,65%	0,73%	1,90%	1,72%	3,77%	5,27%
	Autres TC	1,19%	2,69%	4,61%	5,63%	9,19%	31,45%	1,76%
	2 roues	4,22%	5,95%	9,17%	2,77%	7,81%	1,51%	4,78%
	marche	34,58%	29,11%	26,19%	0,47%	17,04%	1,62%	32,55%
	<b>tous modes</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total relatif des déplacements produits par zone d'origine et par mode ; (6) total relatif des déplacements attirés par zone de destination et par mode. **Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1987

**Figure n° A3 – 3**  
**Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1987),**  
**par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

DESTINATION ► ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	1 330 616	113 506	20 467	15 829	9 506	2 410	1 492 334
	TC urbains	173 151	9 313	1 211	688	143	223	184 729
	Autres TC	18 543	5 956	2 715	1 648	523	1 409	30 794
	2 roues	112 889	4 993	316	197	0	89	118 484
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>1 635 199</b>	<b>133 768</b>	<b>24 709</b>	<b>18 362</b>	<b>10 172</b>	<b>4 131</b>	<b>1 826 341</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	114 440	270 359	13 764	10 761	5 028	346	414 698
	TC urbains	8 309	1 675	279	0	0	0	10 263
	Autres TC	6 320	10 337	1 330	157	156	241	18 541
	2 roues	4 787	33 874	568	638	651	0	40 518
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>133 856</b>	<b>316 245</b>	<b>15 941</b>	<b>11 556</b>	<b>5 835</b>	<b>587</b>	<b>484 020</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	20 648	14 215	74 010	10 686	672	264	120 495
	TC urbains	1 357	236	0	0	0	0	1 593
	Autres TC	2 870	1 391	4 444	612	87	209	9 613
	2 roues	316	528	17 485	375	0	0	18 704
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>25 191</b>	<b>16 370</b>	<b>95 939</b>	<b>11 673</b>	<b>759</b>	<b>473</b>	<b>150 405</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	17 542	10 085	11 783	1 444	212	380	41 446
	TC urbains	744	0	0	0	0	0	744
	Autres TC	1 921	183	559	41	0	0	2 704
	2 roues	121	638	375	0	0	0	1 134
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>20 328</b>	<b>10 906</b>	<b>12 717</b>	<b>1 485</b>	<b>212</b>	<b>380</b>	<b>46 028</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	9 074	5 627	693	100	0	0	15 494
	TC urbains	143	0	0	0	0	0	143
	Autres TC	795	241	87	0	0	0	1 123
	2 roues	0	651	0	0	0	0	651
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>10 012</b>	<b>6 519</b>	<b>780</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17 411</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	4 214	305	530	135	0	244	5 428
	TC urbains	121	28	0	143	0	0	292
	Autres TC	2 845	266	294	0	0	0	3 405
	2 roues	89	0	0	0	0	0	89
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>7 269</b>	<b>599</b>	<b>824</b>	<b>278</b>	<b>0</b>	<b>244</b>	<b>9 214</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	1 496 534	414 097	121 247	38 955	5 352	3 644	2 089 895
	TC urbains	183 825	11 252	1 490	831	143	223	197 764
	Autres TC	33 294	18 374	9 429	2 458	766	1 859	66 180
	2 roues	118 202	40 684	18 744	1 210	651	89	179 580
	<b>tous modes</b>	<b>1 831 855</b>	<b>484 407</b>	<b>150 910</b>	<b>43 454</b>	<b>6 912</b>	<b>5 815</b>	<b>2 533 419</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total des déplacements produits par zone d'origine et par mode (hors marche à pied) ; (6) total des déplacements attirés par zone de destination et par mode (hors marche à pied).

**Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1987

**Figure n° A3 – 4**  
**Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1987),**  
**par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

DESTINATION ▶ ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	81,37%	84,86%	82,83%	86,21%	93,45%	58,34%	81,71%
	TC urbains	10,59%	6,96%	4,90%	3,75%	1,41%	5,40%	10,11%
	Autres TC	1,14%	4,45%	10,99%	8,97%	5,14%	34,11%	1,69%
	2 roues	6,90%	3,73%	1,28%	1,07%	0,00%	2,15%	6,49%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	85,49%	85,49%	86,35%	93,12%	86,17%	58,94%	85,68%
	TC urbains	6,21%	0,53%	1,75%	0,00%	0,00%	0,00%	2,12%
	Autres TC	4,72%	3,27%	8,34%	1,36%	2,67%	41,06%	3,83%
	2 roues	3,58%	10,71%	3,56%	5,52%	11,16%	0,00%	8,37%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	81,97%	86,84%	77,14%	91,55%	88,54%	55,81%	80,11%
	TC urbains	5,39%	1,44%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,06%
	Autres TC	11,39%	8,50%	4,63%	5,24%	11,46%	44,19%	6,39%
	2 roues	1,25%	3,22%	18,23%	3,21%	0,00%	0,00%	12,44%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	86,29%	92,47%	92,65%	97,24%	0,00%	100,00%	90,05%
	TC urbains	3,66%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,62%
	Autres TC	9,45%	1,68%	4,40%	2,76%	0,00%	0,00%	5,87%
	2 roues	0,60%	5,85%	2,95%	0,00%	0,00%	0,00%	2,46%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	90,63%	86,32%	88,85%	0,00%	0,00%	0,00%	88,99%
	TC urbains	1,43%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,82%
	Autres TC	7,94%	3,70%	11,15%	0,00%	0,00%	0,00%	6,45%
	2 roues	0,00%	9,98%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,74%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	57,97%	50,92%	64,32%	48,56%	0,00%	100,00%	58,91%
	TC urbains	1,67%	4,67%	0,00%	51,44%	0,00%	0,00%	3,17%
	Autres TC	39,14%	44,41%	35,68%	0,00%	0,00%	0,00%	36,95%
	2 roues	1,22%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,97%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	81,70%	85,49%	80,34%	89,65%	77,43%	62,67%	82,49%
	TC urbains	10,03%	2,32%	0,99%	1,91%	2,07%	3,83%	7,81%
	Autres TC	1,82%	3,79%	6,25%	5,66%	11,08%	31,97%	2,61%
	2 roues	6,45%	8,40%	12,42%	2,78%	9,42%	1,53%	7,09%
	<b>tous modes</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total relatif des déplacements produits par zone d'origine et par mode (hors marche à pied) ; (6) total relatif des déplacements attirés par zone de destination et par mode (hors marche à pied).

**Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1987

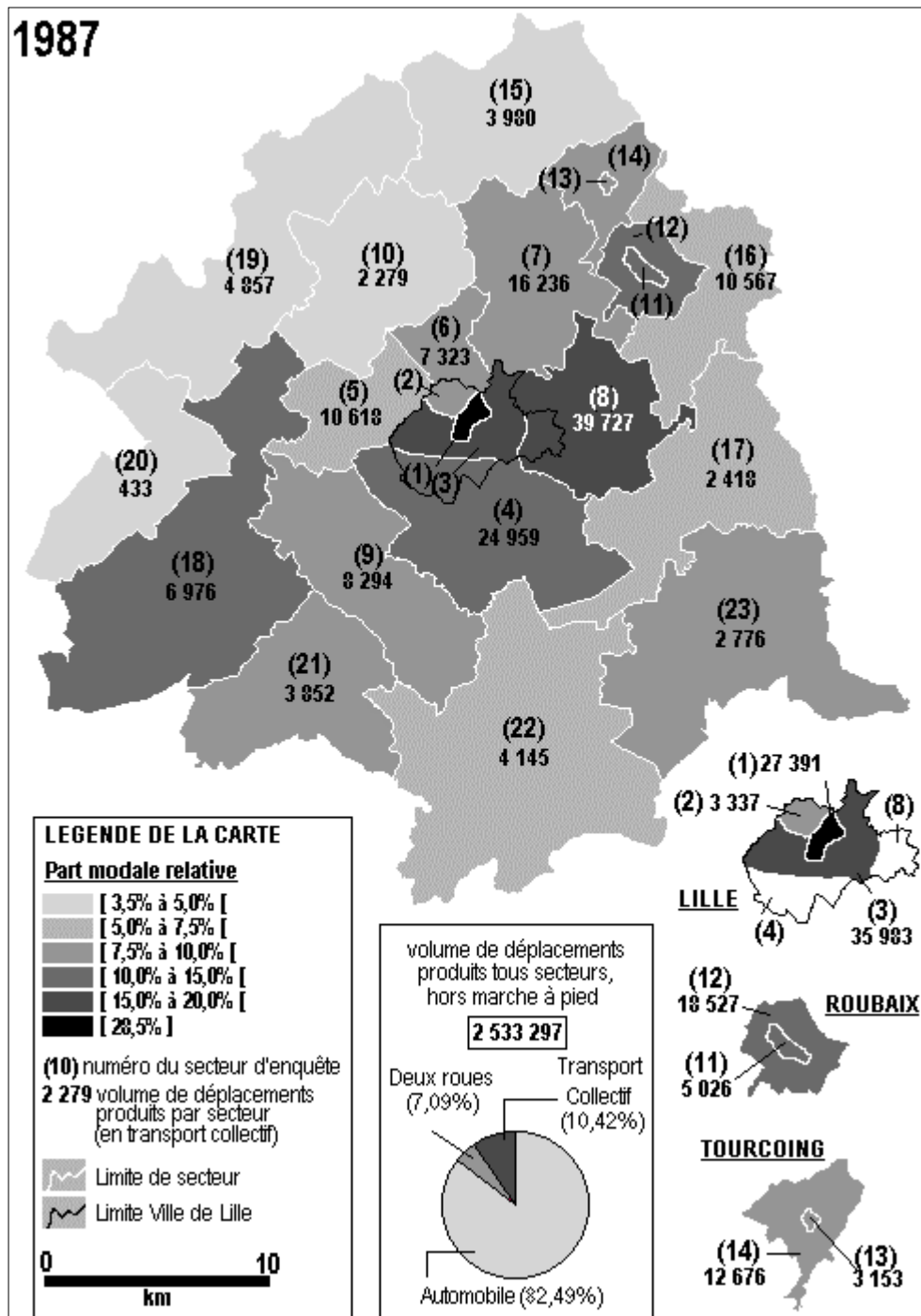
**Figure n° A3 – 5**  
**Répartition modale des déplacements produits dans la métropole lilloise (1987),**  
**par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ ORIGINE	voiture	2 roues	Transport collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements produits
01 – LILLE centre	69,63%	1,83%	28,54%	24,32%	4,22%	95 976
02 – Vieux LILLE	86,90%	3,72%	9,38%	7,26%	2,12%	35 572
03 – LILLE reste	80,27%	3,76%	15,97%	14,78%	1,19%	225 234
04 – Banlieue sud LILLE	81,83%	6,10%	12,07%	8,97%	3,10%	206 830
05 – Banlieue N-O LILLE	84,93%	7,89%	7,18%	4,18%	3,00%	147 979
06 – Banlieue Nord LILLE	84,87%	6,25%	8,88%	7,31%	1,57%	82 541
07 – Banlieue N-E LILLE	86,35%	6,04%	7,61%	6,03%	1,58%	213 584
08 – Banlieue est LILLE	78,22%	5,58%	16,20%	14,88%	1,32%	245 280
09 – SECLIN HAUBOURDIN	85,73%	5,60%	8,67%	2,48%	6,19%	95 628
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	87,74%	8,00%	4,26%	2,40%	1,86%	53 544
11 – ROUBAIX Centre	84,25%	4,13%	11,62%	10,16%	1,46%	43 235
12 – ROUBAIX Reste	79,25%	9,41%	11,34%	10,65%	0,69%	163 329
13 - TOURCOING Centre	81,98%	8,62%	9,40%	8,91%	0,49%	33 563
14 – TOURCOING Reste	81,90%	10,37%	7,73%	6,94%	0,79%	163 941
15 - CUDL Nord	88,70%	7,65%	3,65%	2,93%	0,72%	109 186
16 - CUDL N-E	85,59%	8,17%	6,24%	5,43%	0,81%	169 277
17 - CUDL S-E	85,51%	7,92%	6,57%	2,62%	3,95%	36 779
18 - CUDL S-O	80,76%	8,81%	10,43%	0,72%	9,71%	66 895
19 – VALLEE DE LA LYS	84,77%	11,25%	3,98%	1,61%	2,37%	121 988
20 - Ouest ARRONDISSEMENT	86,34%	9,55%	4,11%	0,79%	3,32%	10 533
21 – S-O ARRONDISSEMENT	77,72%	13,64%	8,64%	1,04%	7,60%	44 604
22 – Sud ARRONDISSEMENT	79,31%	14,20%	6,49%	0,47%	6,02%	63 826
23 – S-E ARRONDISSEMENT	83,06%	8,11%	8,83%	2,38%	6,45%	31 442
24 - NPDC (Reste)	90,05%	2,46%	7,49%	1,62%	5,87%	46 028
25 - Belgique	88,99%	3,74%	7,27%	0,82%	6,45%	17 411
26 - Autre	58,36%	0,98%	40,66%	3,21%	37,45%	9 092
<b>TOTAL</b>	<b>82,49%</b>	<b>7,09%</b>	<b>10,42%</b>	<b>7,81%</b>	<b>2,61%</b>	<b>2 533 297</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1987



**Carte n°A3 - 2**  
**Part modale du transport collectif dans la production des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour**



Carte : INGELAERE Raynald (2001)

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1987

**Figure n° A3 – 6**  
**Répartition modale des déplacements produits dans le PTU de la CUDL (1987),**  
**par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ ORIGINE	voiture	2 roues	Transport Collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements
01 – LILLE centre	69,95%	1,88%	28,17%	25,22%	2,95%	91 559
02 – Vieux LILLE	87,11%	3,92%	8,97%	7,40%	1,57%	33 683
03 – LILLE reste	80,19%	3,89%	15,92%	15,12%	0,80%	215 787
04 – Banlieue sud LILLE	81,52%	6,37%	12,11%	9,39%	2,72%	195 952
05 – Banlieue N-O LILLE	84,84%	8,10%	7,06%	4,19%	2,87%	144 177
06 – Banlieue Nord LILLE	84,69%	6,37%	8,94%	7,34%	1,60%	80 986
07 – Banlieue N-E LILLE	86,56%	6,14%	7,30%	6,16%	1,14%	208 972
08 – Banlieue est LILLE	77,87%	5,75%	16,38%	15,13%	1,25%	235 835
09 – SECLIN HAUBOURDIN	85,31%	6,01%	8,68%	2,57%	6,11%	84 991
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	88,07%	7,78%	4,15%	2,46%	1,69%	52 171
11 – ROUBAIX Centre	84,48%	4,14%	11,38%	10,18%	1,20%	43 117
12 – ROUBAIX Reste	79,18%	9,49%	11,33%	10,71%	0,62%	161 996
13 - TOURCOING Centre	81,81%	8,75%	9,44%	9,04%	0,40%	33 082
14 – TOURCOING Reste	81,67%	10,65%	7,68%	7,13%	0,55%	159 560
15 - CUDL Nord	88,55%	7,64%	3,81%	3,06%	0,75%	104 498
16 - CUDL N-E	85,50%	8,34%	6,16%	5,60%	0,56%	164 261
17 - CUDL S-E	85,87%	8,22%	5,91%	2,73%	3,18%	33 418
18 - CUDL S-O	79,53%	9,31%	11,16%	0,74%	10,42%	59 210
19 – VALLEE DE LA LYS	84,65%	11,44%	3,91%	1,69%	2,22%	115 813
<b>TOTAL</b>	<b>82,42%</b>	<b>7,05%</b>	<b>10,53%</b>	<b>8,67%</b>	<b>1,86%</b>	<b>2 219 068</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1987

**Figure n° A3 – 7**  
**Répartition modale des déplacements attirés dans le PTU de la CUDL (1987),**  
**par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ DESTINATION	voiture	2 roues	Transport Collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements
01 – LILLE centre	69,95%	1,88%	28,17%	25,22%	2,95%	91 559
02 – Vieux LILLE	87,11%	3,92%	8,97%	7,40%	1,57%	33 683
03 – LILLE reste	80,19%	3,89%	15,92%	15,12%	0,80%	215 787
04 – Banlieue sud LILLE	81,52%	6,37%	12,11%	9,39%	2,72%	195 952
05 – Banlieue N-O LILLE	84,84%	8,10%	7,06%	4,19%	2,87%	144 177
06 – Banlieue Nord LILLE	84,69%	6,37%	8,94%	7,34%	1,60%	80 986
07 – Banlieue N-E LILLE	86,56%	6,14%	7,30%	6,16%	1,14%	208 972
08 – Banlieue est LILLE	77,87%	5,75%	16,38%	15,13%	1,25%	235 835
09 – SECLIN HAUBOURDIN	85,31%	6,01%	8,68%	2,57%	6,11%	84 991
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	88,07%	7,78%	4,15%	2,46%	1,69%	52 171
11 – ROUBAIX Centre	84,48%	4,14%	11,38%	10,18%	1,20%	43 117
12 – ROUBAIX Reste	79,18%	9,49%	11,33%	10,71%	0,62%	161 996
13 - TOURCOING Centre	81,81%	8,75%	9,44%	9,04%	0,40%	33 082
14 – TOURCOING Reste	81,67%	10,65%	7,68%	7,13%	0,55%	159 560
15 - CUDL Nord	88,55%	7,64%	3,81%	3,06%	0,75%	104 498
16 - CUDL N-E	85,50%	8,34%	6,16%	5,60%	0,56%	164 261
17 - CUDL S-E	85,87%	8,22%	5,91%	2,73%	3,18%	33 418
18 - CUDL S-O	79,53%	9,31%	11,16%	0,74%	10,42%	59 210
19 – VALLEE DE LA LYS	84,65%	11,44%	3,91%	1,69%	2,22%	115 813
<b>TOTAL</b>	<b>82,42%</b>	<b>7,05%</b>	<b>10,53%</b>	<b>8,67%</b>	<b>1,86%</b>	<b>2 219 068</b>

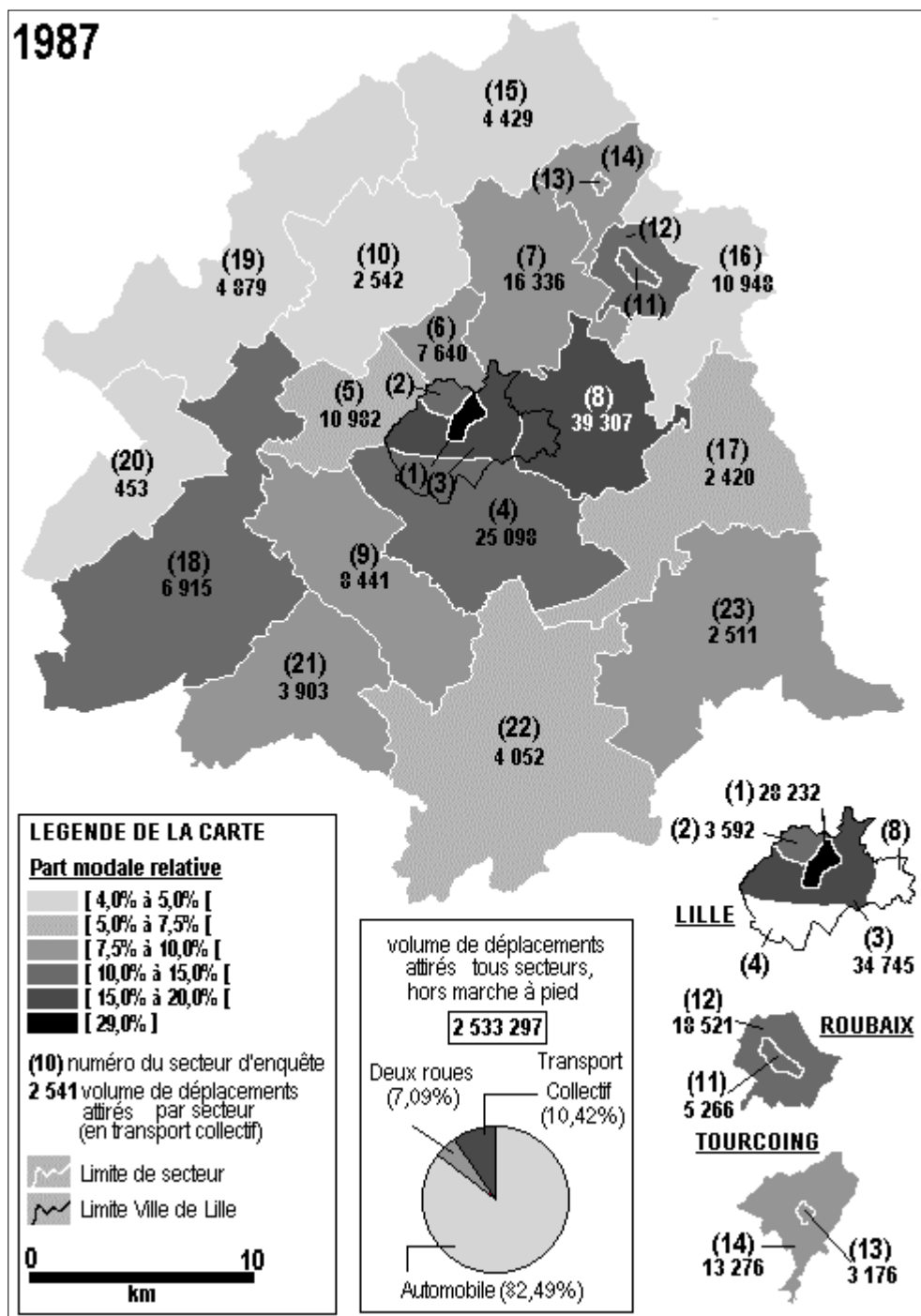
Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1987

**Figure n° A3 – 8**  
**Répartition modale des déplacements attirés dans la métropole lilloise (1987),**  
**par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ DESTINATION	voiture	2 roues	Transport collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements attirés
01 – LILLE centre	69,18%	1,81%	29,01%	24,60%	4,41%	97 311
02 – Vieux LILLE	86,31%	3,68%	10,01%	7,48%	2,53%	35 907
03 – LILLE reste	80,80%	3,75%	15,45%	13,88%	1,57%	224 949
04 – Banlieue sud LILLE	81,92%	5,98%	12,10%	8,87%	3,23%	207 421
05 – Banlieue N-O LILLE	84,71%	7,89%	7,40%	4,45%	2,95%	148 476
06 – Banlieue Nord LILLE	84,60%	6,20%	9,20%	7,51%	1,69%	83 072
07 – Banlieue N-E LILLE	86,27%	6,09%	7,64%	6,05%	1,59%	213 772
08 – Banlieue est LILLE	78,40%	5,56%	16,04%	14,79%	1,25%	245 157
09 – SECLIN HAUBOURDIN	85,45%	5,70%	8,85%	2,70%	6,15%	95 439
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	87,08%	8,21%	4,71%	2,80%	1,91%	53 901
11 – ROUBAIX Centre	84,12%	3,82%	12,06%	10,77%	1,29%	43 658
12 – ROUBAIX Reste	79,20%	9,47%	11,33%	10,46%	0,87%	163 512
13 - TOURCOING Centre	81,85%	8,66%	9,49%	8,84%	0,65%	33 436
14 – TOURCOING Reste	81,71%	10,27%	8,02%	6,81%	1,21%	165 473
15 - CUDL Nord	88,28%	7,66%	4,06%	3,46%	0,60%	109 075
16 - CUDL N-E	85,46%	8,09%	6,45%	5,60%	0,85%	169 711
17 - CUDL S-E	85,64%	7,84%	6,52%	2,91%	3,61%	37 137
18 - CUDL S-O	80,95%	8,71%	10,34%	0,62%	9,72%	66 876
19 – VALLEE DE LA LYS	84,75%	11,25%	4,00%	1,56%	2,44%	121 979
20 - Ouest ARRONDISSEMENT	86,22%	9,50%	4,28%	0,59%	3,69%	10 589
21 – S-O ARRONDISSEMENT	77,68%	13,59%	8,73%	0,90%	7,83%	44 750
22 – Sud ARRONDISSEMENT	79,46%	14,21%	6,33%	0,50%	5,83%	64 062
23 – S-E ARRONDISSEMENT	83,93%	8,10%	7,97%	2,25%	5,72%	31 509
24 - NPDC (Reste)	89,65%	2,78%	7,57%	1,91%	5,66%	43 454
25 - Belgique	90,81%	3,84%	5,35%	0,84%	4,51%	16 978
26 - Autre	61,87%	1,56%	36,57%	3,92%	32,65%	5 693
<b>TOTAL</b>	<b>82,49%</b>	<b>7,09%</b>	<b>10,42%</b>	<b>7,81%</b>	<b>2,61%</b>	<b>2 533 297</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1987

**Carte n°A3 - 3**  
**Part modale du transport collectif dans l'attraction des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour**



Carte : INGELAERE Raynald (2001)

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1987



# **ANNEXE 4**

---

## **REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE**

### **ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS 1998**

---

**Figure n° A4 – 1**  
**Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1998),**  
**par secteur, tous motifs, par jour**

DESTINATION ▶ ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	1 745 972	165 953	33 089	25 427	20 750	1 816	1 993 007
	TC urbains	208 919	11 535	1 797	1 079	729	605	224 664
	Autres TC	13 557	5 550	2 832	1 836	844	2 012	26 631
	2 roues	86 062	7 744	1 279	1 266	2 411	647	99 409
	marche	1 046 136	2 880	150	148	412	0	1 049 726
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>3 100 646</b>	<b>193 662</b>	<b>39 147</b>	<b>29 756</b>	<b>25 146</b>	<b>5 080</b>	<b>3 393 437</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	169 975	375 702	20 787	17 401	11 032	396	595 293
	TC urbains	10 468	5 962	955	221	207	0	17 813
	Autres TC	4 764	9 234	1 986	688	359	269	17 300
	2 roues	8 189	33 264	1 079	1 079	1 154	51	44 816
	marche	2 894	216 414	194	167	2 057	0	221 726
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>196 290</b>	<b>640 576</b>	<b>25 001</b>	<b>19 556</b>	<b>14 809</b>	<b>716</b>	<b>896 948</b>
<b>Arrondis- Sement (Arrdt)</b>	automobile	32 784	21 225	102 904	16 587	635	123	174 258
	TC urbains	1 751	919	346	0	0	0	3 016
	Autres TC	2 880	1 703	7 758	846	151	130	13 468
	2 roues	1 243	1 305	12 008	611	55	42	15 264
	marche	275	154	64 547	39	0	0	65 015
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>38 933</b>	<b>25 306</b>	<b>187 563</b>	<b>18 083</b>	<b>841</b>	<b>295</b>	<b>271 021</b>
<b>Nord- Pas-de- CALAIS (NPDC)</b>	automobile	27 396	17 690	16 582	8 024	0	25	69 717
	TC urbains	391	207	0	0	0	0	598
	Autres TC	2 523	745	950	358	0	0	4 576
	2 roues	1 241	913	706	699	0	0	3 559
	marche	95	167	25	1 002	0	0	1 289
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>31 646</b>	<b>19 722</b>	<b>18 263</b>	<b>10 083</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>79 739</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	20 613	11 903	516	0	1 403	0	34 435
	TC urbains	994	356	0	0	0	0	1 350
	Autres TC	965	328	151	0	0	0	1 444
	2 roues	2 013	942	84	0	162	0	3 201
	marche	524	2 057	0	0	474	0	3 055
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>25 109</b>	<b>15 586</b>	<b>751</b>	<b>0</b>	<b>2 039</b>	<b>0</b>	<b>43 485</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	2 323	649	165	25	0	815	3 977
	TC urbains	722	200	0	0	0	0	922
	Autres TC	2 561	359	299	0	0	0	3 219
	2 roues	1 217	468	42	0	0	0	1 727
	marche	0	0	0	0	0	0	0
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>6 823</b>	<b>1 676</b>	<b>506</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>815</b>	<b>9 845</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	1 999 063	593 122	174 043	67 464	33 820	3 175	2 870 687
	TC urbains	223 245	19 179	3 098	1 300	936	605	248 363
	Autres TC	27 250	17 919	13 976	3 728	1 354	2 411	66 638
	2 roues	99 965	44 636	15 198	3 655	3 782	740	167 976
	marche	1 049 924	221 672	64 916	1 356	2 943	0	1 340 811
	<b>tous modes</b>		<b>3 399 447</b>	<b>896 528</b>	<b>271 231</b>	<b>77 503</b>	<b>42 835</b>	<b>6 931</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total des déplacements produit par zone d'origine et par mode ; (6) total des déplacements attirés par zone de destination et par mode. **Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1998

**Figure n° A4 – 2**  
**Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1998),**  
**par secteur, tous motifs, par jour (en %)**

DESTINATION ▶ ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	56,31%	85,69%	84,53%	85,45%	82,52%	35,75%	58,73%
	TC urbains	6,74%	5,96%	4,59%	3,63%	2,90%	11,91%	6,62%
	Autres TC	0,44%	2,86%	7,23%	6,17%	3,35%	39,61%	0,79%
	2 roues	2,77%	4,00%	3,27%	4,25%	9,59%	12,73%	2,93%
	marche	33,74%	1,49%	0,38%	0,50%	1,64%	0,00%	30,93%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	86,59%	58,65%	83,14%	88,98%	74,50%	55,31%	66,37%
	TC urbains	5,33%	0,93%	3,82%	1,13%	1,40%	0,00%	1,98%
	Autres TC	2,44%	1,44%	7,94%	3,52%	2,42%	37,57%	1,93%
	2 roues	4,17%	5,19%	4,32%	5,52%	7,79%	7,12%	5,00%
	marche	1,47%	33,79%	0,78%	0,85%	13,89%	0,00%	24,72%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	84,20%	83,87%	54,86%	91,73%	75,51%	41,69%	64,30%
	TC urbains	4,50%	3,63%	0,19%	0,00%	0,00%	0,00%	1,11%
	Autres TC	7,40%	6,73%	4,14%	4,68%	17,95%	44,07%	4,97%
	2 roues	3,19%	5,16%	6,40%	3,38%	6,54%	14,24%	5,63%
	marche	0,71%	0,61%	34,41%	0,21%	0,00%	0,00%	23,99%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	86,57%	89,69%	90,79%	79,58%	0,00%	0,00%	87,43%
	TC urbains	1,24%	1,05%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,75%
	Autres TC	7,97%	3,78%	5,20%	3,55%	0,00%	0,00%	5,74%
	2 roues	3,92%	4,63%	3,87%	6,93%	0,00%	0,00%	4,46%
	marche	0,30%	0,85%	0,14%	9,94%	0,00%	0,00%	1,62%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	82,10%	76,37%	68,71%	0,00%	68,81%	0,00%	79,19%
	TC urbains	3,96%	2,28%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,10%
	Autres TC	3,83%	2,11%	20,11%	0,00%	0,00%	0,00%	3,32%
	2 roues	8,02%	6,04%	11,18%	0,00%	7,94%	0,00%	7,36%
	marche	2,09%	13,20%	0,00%	0,00%	23,25%	0,00%	7,03%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	34,05%	38,72%	32,61%	100,00%	0,00%	100,00%	40,40%
	TC urbains	10,58%	11,93%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,36%
	Autres TC	37,53%	21,42%	59,09%	0,00%	0,00%	0,00%	32,70%
	2 roues	17,84%	27,93%	8,30%	0,00%	0,00%	0,00%	17,54%
	marche	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	58,81%	66,16%	64,17%	87,05%	78,95%	45,81%	61,15%
	TC urbains	6,57%	2,14%	1,14%	1,68%	2,19%	8,73%	5,29%
	Autres TC	0,80%	2,00%	5,15%	4,81%	3,16%	34,78%	1,42%
	2 roues	2,94%	4,98%	5,60%	4,72%	8,83%	10,68%	3,58%
	marche	30,88%	24,72%	23,94%	1,75%	6,87%	0,00%	28,56%
	<b>tous modes</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,01%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total relatif des déplacements produits par zone d'origine et par mode ; (6) total relatif des déplacements attirés par zone de destination et par mode. **Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1998



**Figure n° A4 – 3**  
**Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1998),**  
**par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

DESTINATION ▶ ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	1 745 972	165 953	33 089	25 427	20 750	1 816	1 993 007
	TC urbains	208 919	11 535	1 797	1 079	729	605	224 664
	Autres TC	13 557	5 550	2 832	1 836	844	2 012	26 631
	2 roues	86 062	7 744	1 279	1 266	2 411	647	99 409
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>2 054 510</b>	<b>190 782</b>	<b>38 997</b>	<b>29 608</b>	<b>24 734</b>	<b>5 080</b>	<b>2 343 711</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	169 975	375 702	20 787	17 401	11 032	396	595 293
	TC urbains	10 468	5 962	955	221	207	0	17 813
	Autres TC	4 764	9 234	1 986	688	359	269	17 300
	2 roues	8 189	33 264	1 079	1 079	1 154	51	44 816
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>193 396</b>	<b>424 162</b>	<b>24 807</b>	<b>19 389</b>	<b>12 752</b>	<b>716</b>	<b>675 222</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	32 784	21 225	102 904	16 587	635	123	174 258
	TC urbains	1 751	919	346	0	0	0	3 016
	Autres TC	2 880	1 703	7 758	846	151	130	13 468
	2 roues	1 243	1 305	12 008	611	55	42	15 264
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>38 658</b>	<b>25 152</b>	<b>123 016</b>	<b>18 044</b>	<b>841</b>	<b>295</b>	<b>206 006</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	27 396	17 690	16 582	8 024	0	25	69 717
	TC urbains	391	207	0	0	0	0	598
	Autres TC	2 523	745	950	358	0	0	4 576
	2 roues	1 241	913	706	699	0	0	3 559
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>31 551</b>	<b>19 555</b>	<b>18 238</b>	<b>9 081</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>78 450</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	20 613	11 903	516	0	1 403	0	34 435
	TC urbains	994	356	0	0	0	0	1 350
	Autres TC	965	328	151	0	0	0	1 444
	2 roues	2 013	942	84	0	162	0	3 201
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>24 585</b>	<b>13 529</b>	<b>751</b>	<b>0</b>	<b>1 565</b>	<b>0</b>	<b>40 430</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	2 323	649	165	25	0	815	3 977
	TC urbains	722	200	0	0	0	0	922
	Autres TC	2 561	359	299	0	0	0	3 219
	2 roues	1 217	468	42	0	0	0	1 727
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>6 823</b>	<b>1 676</b>	<b>506</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>815</b>	<b>9 845</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	1 999 063	593 122	174 043	67 464	33 820	3 175	2 870 687
	TC urbains	223 245	19 179	3 098	1 300	936	605	248 363
	Autres TC	27 250	17 919	13 976	3 728	1 354	2 411	66 638
	2 roues	99 965	44 636	15 198	3 655	3 782	740	167 976
	<b>tous modes</b>	<b>2 349 523</b>	<b>674 856</b>	<b>206 315</b>	<b>76 147</b>	<b>39 892</b>	<b>6 931</b>	<b>3 353 664</b>

**NB** : données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total des déplacements produits par zone d'origine et par mode (hors marche à pied) ; (6) total des déplacements attirés par zone de destination et par mode (hors marche à pied).

**Sources** : LMCU, enquêtes ménages destinations, 1998

**Figure n° A4 – 4**  
**Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1998),**  
**par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour (%)**

DESTINATION ▶ ▼ ORIGINE		DU (1)	ZS (2)	Arrdt (3)	NPDC (4)	Belgique	Autres	TOTAL (5)
<b>Dorsale urbaine (DU)</b>	automobile	84,98%	86,99%	84,85%	85,88%	83,89%	35,75%	85,04%
	TC urbains	10,17%	6,04%	4,61%	3,64%	2,95%	11,91%	9,58%
	Autres TC	0,66%	2,91%	7,26%	6,20%	3,41%	39,61%	1,14%
	2 roues	4,19%	4,06%	3,28%	4,28%	9,75%	12,73%	4,24%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Zone sub-urbaine (ZS)</b>	automobile	87,89%	88,57%	83,79%	89,75%	86,51%	55,31%	88,16%
	TC urbains	5,41%	1,41%	3,85%	1,14%	1,62%	0,00%	2,64%
	Autres TC	2,46%	2,18%	8,01%	3,55%	2,82%	37,57%	2,56%
	2 roues	4,24%	7,84%	4,35%	5,56%	9,05%	7,12%	6,64%
<b>sous total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Arrondissement (Arrdt)</b>	automobile	84,80%	84,39%	83,65%	91,92%	75,51%	41,69%	84,59%
	TC urbains	4,53%	3,65%	0,28%	0,00%	0,00%	0,00%	1,46%
	Autres TC	7,45%	6,77%	6,31%	4,69%	17,95%	44,07%	6,54%
	2 roues	3,22%	5,19%	9,76%	3,39%	6,54%	14,24%	7,41%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Nord-Pas-de-CALAIS (NPDC)</b>	automobile	86,83%	90,46%	90,92%	88,36%	0,00%	100,00%	88,87%
	TC urbains	1,24%	1,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,76%
	Autres TC	8,00%	3,81%	5,21%	3,94%	0,00%	0,00%	5,83%
	2 roues	3,93%	4,67%	3,87%	7,70%	0,00%	0,00%	4,54%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>BELGIQUE (Be)</b>	automobile	83,84%	87,98%	68,71%	0,00%	89,65%	0,00%	85,17%
	TC urbains	4,04%	2,63%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,34%
	Autres TC	3,93%	2,43%	20,11%	0,00%	0,00%	0,00%	3,57%
	2 roues	8,19%	6,96%	11,18%	0,00%	10,35%	0,00%	7,92%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>AUTRES</b>	automobile	34,05%	38,72%	32,61%	100,00%	0,00%	100,00%	40,40%
	TC urbains	10,58%	11,93%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,36%
	Autres TC	37,53%	21,42%	59,09%	0,00%	0,00%	0,00%	32,70%
	2 roues	17,84%	27,93%	8,30%	0,00%	0,00%	0,00%	17,54%
<b>sous-total (tous modes)</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>TOTAL (6)</b>	automobile	85,08%	87,89%	84,36%	88,60%	84,78%	45,81%	85,60%
	TC urbains	9,50%	2,84%	1,50%	1,71%	2,35%	8,73%	7,40%
	Autres TC	1,16%	2,66%	6,77%	4,89%	3,39%	34,78%	1,99%
	2 roues	4,26%	6,61%	7,37%	4,80%	9,48%	10,68%	5,01%
	<b>tous modes</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**NB :** données corrigées ; matrices agrégées par l'auteur ; (1) la dorsale urbaine comprend les zones 1 à 8, 11 à 14 et 16 ; (2) la zone suburbaine comprend les zones 9 à 10, 15, et 17 à 19 ; (3) le reste de l'arrondissement comprend les zones 20 à 23 ; (4) la région Nord-Pas-de-Calais hors arrondissement de Lille ; (5) total relatif des déplacements produit par zone d'origine et par mode (hors marche à pied) ; (6) total relatif des déplacements attirés par zone de destination et par mode (hors marche à pied).

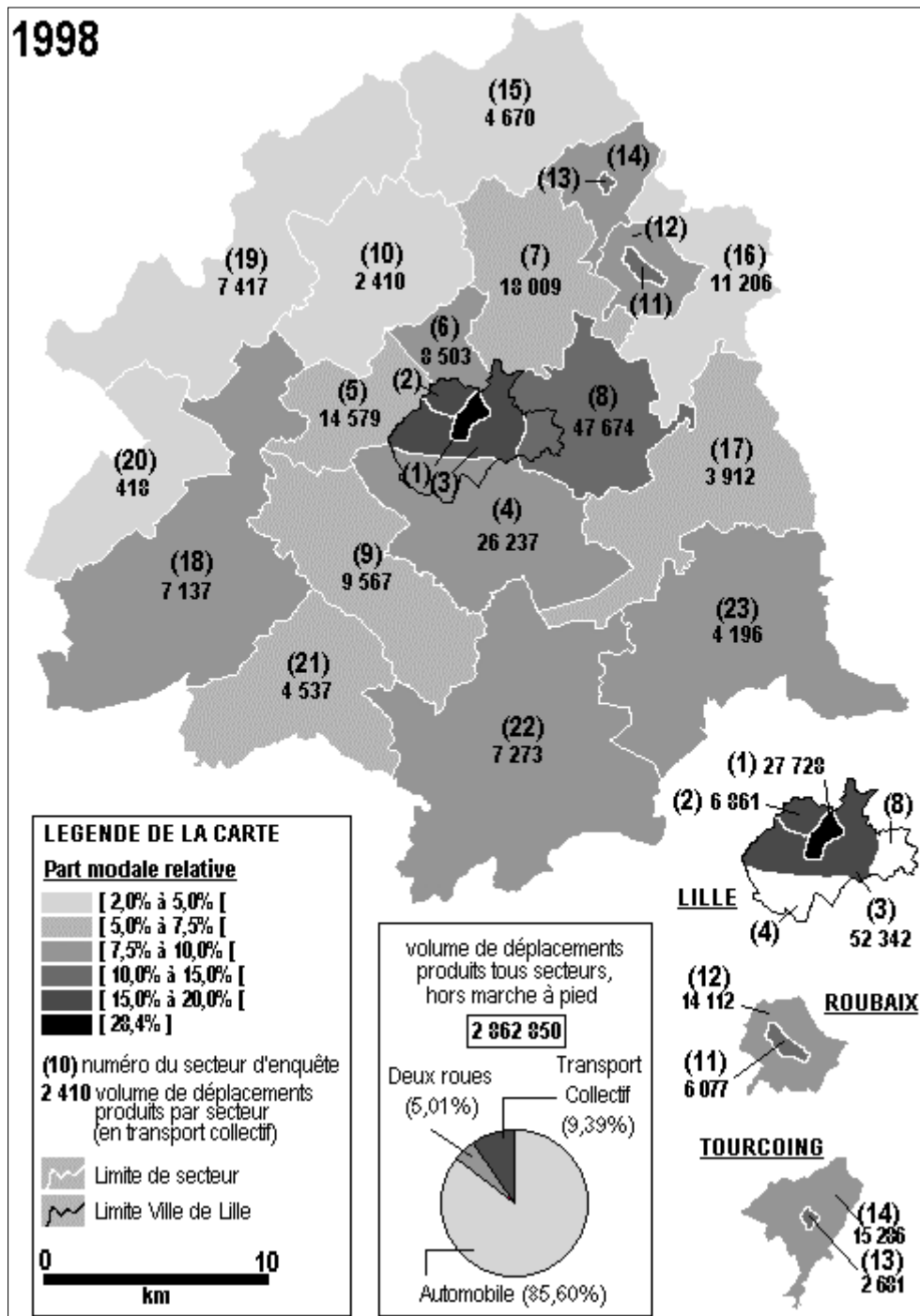
**Sources :** LMCU, enquêtes ménages destinations, 1998

**Figure n° A4 – 5**  
**Répartition modale des déplacements produits dans la métropole lilloise (1998),**  
**par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ ORIGINE	voiture	2 roues	Transport collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements produits
01 – LILLE centre	68,53%	3,07%	28,40%	24,78%	3,62%	97 630
02 – Vieux LILLE	80,26%	3,86%	15,88%	14,06%	1,82%	43 206
03 – LILLE reste	77,90%	3,66%	18,44%	17,01%	1,43%	283 851
04 – Banlieue sud LILLE	86,71%	3,87%	9,42%	8,19%	1,23%	278 520
05 – Banlieue N-O LILLE	88,41%	4,95%	6,64%	5,86%	0,78%	219 435
06 – Banlieue Nord LILLE	85,98%	5,60%	8,42%	6,86%	1,56%	101 040
07 – Banlieue N-E LILLE	89,93%	4,49%	5,58%	4,03%	1,55%	322 586
08 – Banlieue est LILLE	82,54%	3,21%	14,25%	13,26%	0,99%	334 528
09 – SECLIN HAUBOURDIN	87,36%	5,31%	7,33%	2,68%	4,65%	130 567
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	89,59%	5,89%	4,52%	2,44%	2,08%	53 269
11 – ROUBAIX Centre	84,25%	2,92%	12,83%	12,37%	0,46%	47 362
12 – ROUBAIX Reste	86,28%	5,14%	8,58%	8,28%	0,30%	164 421
13 - TOURCOING Centre	85,10%	4,64%	10,26%	9,74%	0,52%	26 142
14 – TOURCOING Reste	86,04%	6,05%	7,91%	7,28%	0,63%	193 188
15 - CUDL Nord	93,02%	4,50%	2,48%	1,58%	0,90%	188 523
16 - CUDL N-E	91,22%	3,94%	4,84%	4,35%	0,49%	231 802
17 - CUDL S-E	84,51%	8,85%	6,64%	4,25%	2,39%	58 930
18 - CUDL S-O	84,39%	8,05%	7,56%	2,53%	5,03%	94 316
19 – VALLEE DE LA LYS	86,05%	8,99%	4,96%	3,45%	1,51%	149 617
20 - Ouest ARRONDISSEMENT	93,04%	4,12%	2,84%	1,79%	1,05%	16 830
21 – S-O ARRONDISSEMENT	82,02%	10,83%	7,15%	1,02%	6,13%	63 495
22 – Sud ARRONDISSEMENT	84,05%	6,68%	9,27%	1,18%	8,09%	78 499
23 – S-E ARRONDISSEMENT	85,92%	5,19%	8,89%	2,43%	6,46%	47 182
24 - NPDC (Reste)	88,02%	4,49%	7,49%	1,71%	5,78%	79 202
25 - Belgique	86,78%	8,07%	5,15%	1,51%	3,64%	39 678
26 - Autre	40,40%	17,54%	42,06%	9,36%	32,70%	9 845
<b>TOTAL</b>	<b>85,60%</b>	<b>5,01%</b>	<b>9,39%</b>	<b>7,40%</b>	<b>1,99%</b>	<b>3 353 664</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1998

**Carte n°A4 - 1**  
**Part modale du transport collectif dans la production des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour**



**Carte :** INGELAERE Raynald (2001)

**Sources :** LMCU, enquête ménages déplacements, 1998

**Figure n° A4 – 6**  
**Répartition modale des déplacements produits dans le PTU de la CUDL (1998),**  
**par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ ORIGINE	voiture	2 roues	Transport collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements
01 – LILLE centre	68,44%	3,20%	28,36%	26,31%	2,05%	90 781
02 – Vieux LILLE	80,58%	3,81%	15,61%	14,78%	0,83%	40 550
03 – LILLE reste	77,88%	3,58%	18,54%	17,51%	1,03%	269 927
04 – Banlieue sud LILLE	86,47%	3,83%	9,70%	8,60%	1,10%	261 804
05 – Banlieue N-O LILLE	88,49%	4,97%	6,54%	5,73%	0,81%	213 186
06 – Banlieue Nord LILLE	86,19%	5,75%	8,06%	7,12%	0,94%	96 788
07 – Banlieue N-E LILLE	90,20%	4,39%	5,41%	4,08%	1,33%	313 018
08 – Banlieue est LILLE	82,53%	3,15%	14,32%	13,51%	0,81%	321 053
09 – SECLIN HAUBOURDIN	87,54%	5,51%	6,96%	2,90%	4,06%	117 226
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	89,48%	5,85%	4,67%	2,52%	2,15%	51 588
11 – ROUBAIX Centre	84,08%	2,99%	12,93%	12,68%	0,25%	46 196
12 – ROUBAIX Reste	86,16%	5,17%	8,67%	8,46%	0,21%	160 075
13 - TOURCOING Centre	84,69%	4,85%	10,46%	10,16%	0,30%	25 043
14 – TOURCOING Reste	86,30%	5,78%	7,92%	7,47%	0,45%	182 254
15 - CUDL Nord	93,27%	4,22%	2,51%	1,58%	0,93%	181 931
16 - CUDL N-E	91,65%	3,67%	4,68%	4,44%	0,24%	224 617
17 - CUDL S-E	84,53%	9,64%	5,83%	4,27%	1,56%	51 762
18 - CUDL S-O	84,34%	8,52%	7,14%	2,28%	4,86%	79 259
19 – VALLEE DE LA LYS	85,88%	9,25%	4,87%	3,57%	1,30%	135 792
<b>TOTAL</b>	<b>85,84%</b>	<b>4,73%</b>	<b>9,43%</b>	<b>8,27%</b>	<b>1,16%</b>	<b>2 862 850</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1998

**Figure n° A4 – 7**  
**Répartition modale des déplacements attirés dans le PTU de la CUDL (1998),**  
**par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ DESTINATION	voiture	2 roues	Transport collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements
01 – LILLE centre	68,81%	3,25%	27,94%	25,92%	2,02%	91 096
02 – Vieux LILLE	82,57%	3,37%	14,06%	13,44%	0,62%	40 844
03 – LILLE reste	77,84%	3,66%	18,50%	17,50%	1,00%	271 219
04 – Banlieue sud LILLE	86,39%	3,78%	9,83%	8,80%	1,03%	262 390
05 – Banlieue N-O LILLE	88,42%	5,11%	6,47%	5,71%	0,76%	212 841
06 – Banlieue Nord LILLE	85,90%	5,72%	8,38%	7,28%	1,10%	96 613
07 – Banlieue N-E LILLE	90,14%	4,39%	5,47%	4,20%	1,27%	313 823
08 – Banlieue est LILLE	82,66%	3,14%	14,20%	13,50%	0,70%	321 739
09 – SECLIN HAUBOURDIN	87,64%	5,52%	6,84%	2,77%	4,07%	116 664
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	89,95%	5,52%	4,53%	2,57%	1,96%	50 612
11 – ROUBAIX Centre	84,45%	3,41%	12,14%	11,75%	0,39%	46 181
12 – ROUBAIX Reste	86,08%	5,09%	8,83%	8,47%	0,36%	159 649
13 - TOURCOING Centre	84,52%	4,97%	10,51%	10,20%	0,31%	24 451
14 – TOURCOING Reste	86,92%	5,79%	7,29%	6,86%	0,43%	181 837
15 - CUDL Nord	92,58%	4,15%	3,27%	2,14%	1,13%	180 783
16 - CUDL N-E	91,72%	3,70%	4,58%	4,45%	0,13%	225 223
17 - CUDL S-E	84,05%	9,34%	6,61%	5,00%	1,61%	51 871
18 - CUDL S-O	83,83%	8,48%	7,69%	2,33%	5,36%	78 865
19 – VALLEE DE LA LYS	85,79%	9,36%	4,85%	3,43%	1,42%	136 149
<b>total</b>	<b>85,84%</b>	<b>4,73%</b>	<b>9,43%</b>	<b>8,27%</b>	<b>1,16%</b>	<b>2 862 850</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1998

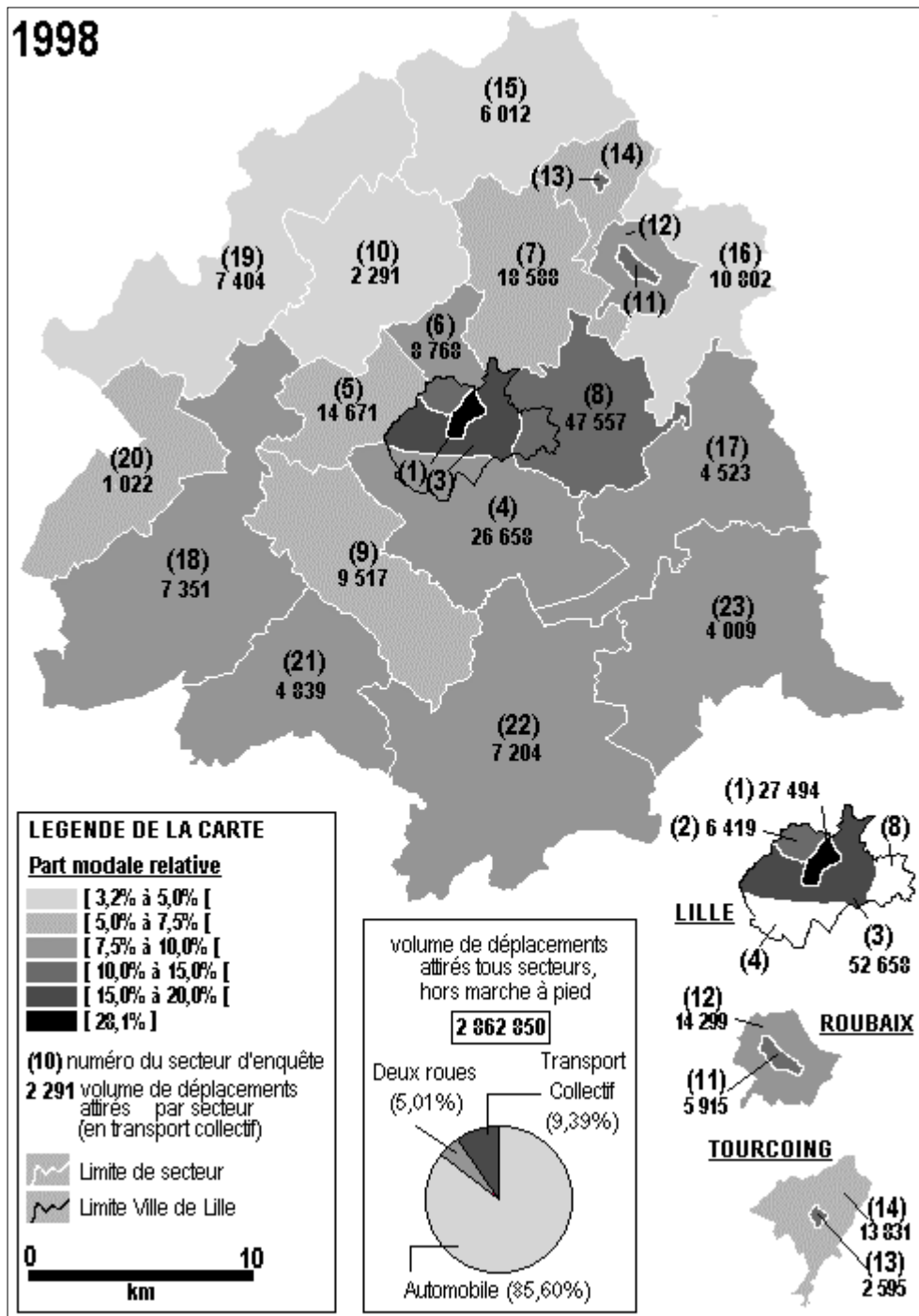
**Figure n° A4 – 8**  
**Répartition modale des déplacements attirés dans la métropole lilloise (1998),**  
**par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour**

▼ DESTINATION	voiture	2 roues	Transport collectif	Dont TC urbains	Dont autres TC	Nombre de déplacements attirés
01 – LILLE centre	68,77%	3,15%	28,08%	24,42%	3,66%	97 891
02 – Vieux LILLE	81,70%	3,46%	14,84%	12,97%	1,87%	43 264
03 – LILLE reste	77,99%	3,67%	18,34%	16,84%	1,50%	287 182
04 – Banlieue sud LILLE	86,53%	3,82%	9,65%	8,36%	1,29%	278 846
05 – Banlieue N-O LILLE	88,30%	5,02%	6,68%	5,87%	0,81%	219 684
06 – Banlieue Nord LILLE	85,57%	5,74%	8,69%	6,97%	1,72%	100 859
07 – Banlieue N-E LILLE	89,74%	4,51%	5,75%	4,08%	1,67%	323 441
08 – Banlieue est LILLE	82,66%	3,17%	14,17%	13,31%	0,86%	335 675
09 – SECLIN HAUBOURDIN	87,32%	5,40%	7,28%	2,78%	4,50%	130 736
10 – QUESNOY-SUR-DEULE	89,73%	5,95%	4,32%	2,45%	1,87%	53 026
11 – ROUBAIX Centre	84,16%	3,33%	12,51%	11,59%	0,92%	47 288
12 – ROUBAIX Reste	86,29%	4,97%	8,74%	8,26%	0,48%	163 666
13 - TOURCOING Centre	85,05%	4,77%	10,18%	9,79%	0,39%	25 490
14 – TOURCOING Reste	86,82%	6,02%	7,16%	6,61%	0,55%	193 151
15 - CUDL Nord	92,38%	4,42%	3,20%	2,11%	1,09%	187 949
16 - CUDL N-E	91,25%	4,11%	4,64%	4,30%	0,34%	233 086
17 - CUDL S-E	83,64%	8,68%	7,68%	5,23%	2,45%	58 847
18 - CUDL S-O	84,23%	7,97%	7,80%	2,35%	5,45%	94 298
19 – VALLEE DE LA LYS	86,07%	8,99%	4,94%	3,32%	1,62%	150 000
20 - Ouest ARRONDISSEMENT	89,77%	4,14%	6,09%	2,90%	3,19%	16 779
21 – S-O ARRONDISSEMENT	81,81%	10,58%	7,61%	1,06%	6,55%	63 602
22 – Sud ARRONDISSEMENT	84,09%	6,77%	9,14%	1,29%	7,85%	78 779
23 – S-E ARRONDISSEMENT	86,31%	5,19%	8,50%	1,95%	6,55%	47 155
24 - NPDC (Reste)	88,60%	4,80%	6,60%	1,71%	4,89%	76 147
25 - Belgique	84,78%	9,48%	5,74%	2,35%	3,39%	39 892
26 - Autre	45,81%	10,68%	43,51%	8,73%	34,78%	6 931
<b>TOTAL</b>	<b>85,60%</b>	<b>5,01%</b>	<b>9,39%</b>	<b>7,40%</b>	<b>1,99%</b>	<b>3 353 664</b>

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1998

Carte n°A4 - 2

Part modale du transport collectif dans l'attraction des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour



Carte : INGELAERE Raynald (2001)

Sources : LMCU, enquête ménages déplacements, 1998

# **ANNEXE 5**

---

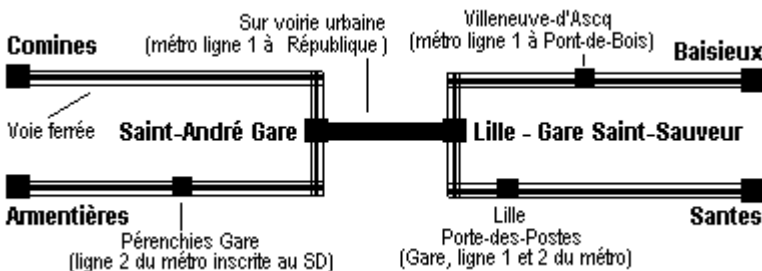
## **LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LILLE METROPOLE**

**RESUME DU DOCUMENT ADOPTE  
PAR LE CONSEIL  
DE LA COMMUNAUTE URBAINE –  
8 OCTOBRE 1999**

**LES PROJETS DU PDU :  
LES SIX AXES D'ACTION**

---



<p><b>AXE 1</b></p> <p><b>Un partage de la rue favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture</b></p>	<p><b>1.1. une priorité accordée aux autobus</b> : Faciliter la circulation des autobus. Charte Bus : aménager les arrêts de bus (points d'arrêt et abords), aménagement de couloirs réservés, priorité aux feux, taxis (stations et priorité). <i>réseau (60km) de bus à haut niveau de service. douze itinéraires (11 radiales entre zones denses et centres, 1 transversale : Villeneuve-d'Ascq, Mons, Marcq qui joint le tramway, et les deux lignes du métro)</i></p> <p><b>1.2. les modes de proximité : marche à pied et vélo</b> : faciliter le cheminement des piétons et des vélos (charte piétons vélo) ; densifier le réseau des itinéraires vélos ; favoriser le stationnement des vélos. <i>400 nouveaux km d'itinéraires vélos avant 2006 ; au moins une opération de reconquête des trottoirs par ville de LMCU ; installation de garages à vélos surveillés près de 15 stations de métro ou de tramway (la région en installera dans les gares)</i></p> <p><b>1.3. la qualité des espaces publics et du paysage</b> : la reconquête des espaces publics a pour objectifs de conforter ou d'améliorer l'image de la ville, d'inciter la population à choisir des modes de déplacement de proximité et réduire les coupures urbaines</p> <p><b>1.4. des aménagements qui incitent à modérer la vitesse</b> : charte de modération de vitesse ; hiérarchiser le réseau routier (schéma directeur de modération de la vitesse). <i>2000 km de rues susceptibles d'aménagements en zones 30 ou 70 ; réaménagement des boulevards urbains (pour le respect des 50 km/h) : les aménagements dépendent du pouvoir de police des maires ; régulation des feux</i></p> <p><b>1.5. une réglementation du stationnement pour partage de la rue</b> : adapter la tarification du stationnement (<i>dans les centres, favoriser le stationnement de courte et moyenne durée, tarifs spéciaux pour les résidents ; renforcement des contrôles</i>) ; limiter l'encombrement de l'espace public (<i>création de parcs de stationnement et d'échanges – intermodalité</i>) ; innover (<i>gestion du stationnement en réservant des plages horaires pour la livraison ou le stationnement ; privilégier le stationnement résidentiel ; faciliter le stationnement pour le covoiturage</i>) ; réaliser à court terme dans les parkings au moins une place sur 50 pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite même temporaire</p>
<p><b>AXE 2</b></p> <p><b>un système de transport public de qualité</b></p>	<p><b>2.1. le métro, le tram et le train TER à valoriser</b> : renforcer l'offre du train TER et du métro ; développer le rôle métropolitain du train ; développer le rôle transfrontalier du train ; développer les pôles d'échanges ; préserver les emprises ferroviaires. <u>Court et moyen terme</u> : cadencement Lille-Armentières-Hazebrouck, Lille-La Bassée-Béthune, Lille-Seclin-Douai-Arras ; doublement de la longueur des rames de la ligne 1 entre 2002 et 2006 ; augmentation de l'offre kilométrique de 25% sur les deux lignes du métro ; création de lignes de "tram-train" roulant sur voies ferrées ou voies urbaines ; création ou renforcement de sept pôles multimodaux . <u>Moyen et long terme</u> : 3 lignes de tram-train (Comines, Armentières, Baisieux) et une ligne de tramway ferroviaire (ou train urbain) vers Santes ; réalisation des TCSP inscrits au Schéma Directeur (dont prolongement vers Pérenchies gare, Wattignies, Hem, Mouscron (Be))</p>  <p><b>2.2. des réseaux de surface à développer</b> : augmenter l'offre de bus (<i>achat de 100 véhicules avant 2006, puis 100 autres avant 2015</i>) ; hiérarchiser et diversifier l'offre de bus (<i>axes à haut niveau de service, lignes expressives ou semi-directes</i>) ; développement des t-ransports semi-collectifs (minibus, taxi à la demande...)</p> <p><b>2.3. des parcs-relais attractifs et sûrs aux arrêts de métro, de tramway et aux gares</b> : améliorer les parcs existants (<i>métro : 4 cantons, St-Philibert, CHRB, Pont de Bois ; Gares : Armentières, Don, La Bassée ; et hors LMCU gares de Libercourt, Orchies et Templeuve</i>) ; création de parcs d'échanges (<i>station Ciserai sur le tronçon tourquennois du tramway</i>) ; amélioration ou extension de parcs de stationnement (notamment près des gares)</p> <p><b>2.4. une tarification et une information multimodales</b> :refondre et mieux intégrer la tarification des transports collectifs (études en cours avec le département et la région) ; développer la billétique et la monétique ; combiner la tarification du stationnement et celle des transports collectifs ; développer l'information multimodale des voyageurs (études en cours)</p>

<p><b>AXE 3</b> <b>des actions</b> <b>spécifiques</b> <b>pour</b> <b>préserver la</b> <b>sécurité et</b> <b>la santé des</b> <b>personnes</b></p>	<p><b>3.1 réduire l'insécurité et le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs</b> : Réduire le sentiment d'insécurité (<i>renforcement des moyens matériels et humains du contrat local de sécurité dans les transports signé en 1998</i>) ; sécuriser l'espace public (<i>pouvoirs de police du maire, action sur la voirie, l'éclairage...</i>) ; sécuriser les parkings en ouvrage (<i>aménagements d'ambiance</i>)</p> <p><b>3.2. réduire les accidents de la circulation</b> : réaliser systématiquement des audits de sécurité routière des projets ; évaluer l'efficacité des aménagements, faciliter les opérations ponctuelles de sécurité routière (<i>taillages, élagages, suppression de stationnements</i>) ; sensibiliser et former ; collaborer avec les différents partenaires</p> <p><b>3.3. réduire le bruit routier</b> : Mieux connaître le bruit des transports (<i>études en cours sur la détermination de points noirs en fonction des normes nationales</i>) ; accroître l'effort financier : la lutte contre le bruit dans le contrat de plan 2000-2006 (<i>LMCU propose le doublement, soit 170MF, 25,92M€</i>) ; Prendre en compte les nuisances sonores des transports dans la planification (<i>zone de 500 mètres de voies bruyantes soumises à études avant urbanisation</i>) ; limitation de la vitesse des poids lourds sur les grands axes</p> <p><b>3.4. réduire la pollution automobile</b> : Reprendre les orientations du Plan de Protection de l'Atmosphère ; réguler les feux tricolores ; approfondir les connaissances (<i>études sur les origines et de l'impact de cette pollution</i>)</p>
<p><b>AXE 4</b> <b>Une ville et</b> <b>des réseaux</b> <b>de transport</b> <b>qui</b> <b>évoluent en</b> <b>synergie</b></p>	<p><b>4.1. une évolution de la ville et une implantation des activités qui tiennent compte de l'accessibilité par tous les modes</b> : conjuguer densité urbaine et desserte par les transports en commun (<i>en conformité avec les orientations du SD, les politiques publiques favoriseront le développement urbain, à proximité des axes lourds de transports collectifs</i>) ; Intégrer les modes de déplacements de proximité (<i>réflexion sur les maillages viaires et recherche de la mixité des fonctions dans la ville</i>) ; prendre en compte la dimension "déplacements" dans toutes les études d'urbanisme (<i>développement urbain dont les ZAC..., grands équipements d'agglomération, opérations d'aménagement urbain, équipements générateurs de transports de marchandises dont l'emplacement tiendra compte des dessertes par grandes infrastructures de transport, dont canaux, rail...</i>)</p> <p><b>4.2.une évolution des réseaux de transports collectifs et routiers qui tiennent compte des mutations de la ville</b> : faire du PDU un outil au service des projets en ville renouvelée (<i>notamment le GPU</i>) ; supprimer les passages à niveau les plus critiques (<i>Lesquin, Roubaix, Armentières, Loos, Haubourdin et Templemars</i>) ; articuler PDU et DVA (<i>LMCU propose deux nouveaux échangeurs autoroutiers à Loos-Sequedin, sur l'A25, et un nouvel accès à la ZI de la Haute-Borne, sur l'A27</i>)</p> <p><b>4.3. Un Schéma de développement et d'urbanisme commercial (SDUC) qui favorise la mixité urbaine</b> : articuler SDUC et PDU (<i>assurer mixité des activités, renforcer les centres villes et les zones à potentialités commerciale, limiter l'extension d'équipements en périphérie ou bordure d'agglomération</i>)</p> <p><b>4.4. des micro-PDU pour les projets d'aménagement sur un site</b> : concrétiser localement le PDU : charte micro-PDU ; initier la démarche micro-PDU par des études pilotes avant généralisation (<i>Euralille2, cité scientifique de Villeneuve-d'Ascq, CHR et Eurasanté ...</i>)</p> <p><b>4.5. une prise en compte des objectifs du PDU dans le POS</b> : lier l'usage des sols à leur accessibilité (<i>favoriser l'urbanisation des bien desservies en transport en commun</i>) ; prévoir et gérer les emplacements réservés pour les infrastructures de déplacements (<i>ces emplacements ne seront plus affectés à un mode particulier mais aux déplacements en général</i>) ; prendre en compte la sécurité routière et le bruit des transports terrestres ; adapter les normes de stationnement</p> <p><b>4.6 une prise en compte des modes de déplacements alternatifs à la voiture dans les aménagements d'espaces naturels et de loisirs</b> : densifier le réseau des itinéraires vélo-loisirs (<i>SD directeur des itinéraires vélo</i>) ; faciliter l'accès aux zones de loisirs par transport en commun</p>

<p><b>AXE 5</b> une action publique globale et cohérente à long terme</p>	<p><b>5.1. des investissements qui évitent d'être en concurrence</b> : évaluer la création ou l'agrandissement de parcs de stationnement en ville, ou la création ou l'élargissement d'infrastructures routières, à l'aune de préoccupations multimodales</p>
	<p><b>5.2. un service public de transport qui soit un élément déterminant de la cohésion sociale</b> : Favoriser la desserte des quartiers en difficulté</p>
	<p><b>5.3. une intermodalité du transport de marchandise</b> : connaître les transports de marchandise dans la métropole (<i>étude engagée avec la CCI</i>) ; organiser la circulation des poids lourds dans les villes : élaborer un SD des itinéraires poids lourds (<i>pour minimiser les nuisances</i>) ; prévoir l'aménagement de sites logistiques urbains de proximité (<i>proches des voies d'eau ou du rail</i>) ; innover en matière de transport des déchets (<i>alternatives à la route</i>)</p>
	<p><b>5.4. une meilleure coordination entre les institutions qui interviennent dans l'aménagement de la ville et l'organisation des déplacements</b> : harmoniser la gestion et de l'exploitation de la voirie urbaine (<i>quelle que soit l'autorité compétente</i>) ; coordonner l'exploitation des transports collectifs (<i>une instance de coordination a été mise en place entre LMCU, le département, la Région et le SMT, qui doit être pérennisée</i>). Créer un observatoire des déplacements</p>
	<p><b>5.5. une coopération avec les territoires extérieurs à la communauté urbaine à développer</b> : élargissement des études prospectives à l'arrondissement de Lille et intégration d'un volet déplacement dans le projet GROOTSTAD initié par la COPIT</p>
<p><b>AXE 6</b> une mobili- sation des acteurs</p>	<p><b>6.1. une concertation continue avec les associations et les institutions</b></p>
	<p><b>6.2. des actions de sensibilisation</b> : sensibiliser le public (<i>actions de communication</i>) ; sensibiliser les professionnels (<i>supports sous formes de fiches techniques sur les différents thèmes du PDU</i>)</p>
	<p><b>6.3. une mobilisation des entreprises et des administrations : des plans de déplacements d'entreprise</b> : sensibiliser les entreprises (<i>informer et sensibiliser entreprises et administrations aux possibilités dont elles disposent pour concrétiser les orientations du PDU ; plusieurs thèmes : un plan de déplacement d'entreprise, pourquoi ? ; le covoiturage, mode d'emploi ; étaler les horaires de pointe...</i>) ; être exemplaires</p>
	<p><b>6.4. une mobilisation technique et politique pour faire évoluer les règlements</b> : à titre d'exemple, la reconnaissance du roller comme nouveau mode de déplacement</p>

**FINANCEMENT / ESTIMATIONS DU COUT DES PROJETS DU PDU**

<p><b>Axe 1</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sur la période 1993-1999 la dépense moyenne de la communauté pour la voirie est de l'ordre de 400 à 500 MF (60,98 à 76,22 M€). la mise en œuvre du PDU concerne au moins la moitié de cette somme</li> <li>Les aménagements de voirie et de signalisation pour la mise en place des lignes de bus à haut niveau de service nécessiteront entre 400 et 500 MF (2000-2006)</li> </ul>
<p><b>Axe 2</b></p>	<p>Sommes inscrites au contrat de plan Etat région, tous financeurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création ou amélioration des pôles d'échanges : 200 à 250 MF (30,49 à 38,11 M€)</li> <li>Création ou amélioration des parcs d'échanges : 30 MF (4,57 M€)</li> <li>Etudes et acquisitions foncières pour la réalisation de lignes de transports en commun de surface en site propre : 20 MF (3,05 M€)</li> <li>Réalisations prises en charges par LMCU en fonction des aides financières obtenues                     <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de l'offre du métro : 700 à 800 MF (106,71 à 121,96 M€)</li> <li>Augmentation du parc autobus et nouveau dépôt : 300 MF (45,73 M€)</li> <li>Mise en service de la billetterie, monétique : 200 MF (30,49 M€)</li> <li>Développement de l'information multimodale : 30 à 50 MF (4,57 à 7,62 M€)</li> </ul> </li> <li>L'augmentation de la capacité du métro aura un coût, contrebalancé par des recettes supplémentaires</li> </ul>
<p><b>Axe 3</b></p>	<p>Dépenses intégrées dans les deux axes précédents. Pour mémoire, le budget proposé pour la lutte contre le bruit, tous financeurs : 170 MF (25,92 M€)</p>
<p><b>Axe 4</b></p>	<p>Une meilleure synergie dans les projets de déplacements ou d'urbanisme... ne constitue pas une dépense supplémentaire, mais peut être à terme source d'économies. suppression des passages à niveau, dans le contrat de plan : 200 à 300 MF (30,49 à 45,73 M€)</p>
<p><b>Axe 5</b></p>	<p>La cohérence de de l'action publique est source d'économies pas de dépenses</p>
<p><b>Axe 6</b></p>	<p>La mobilisation des acteurs : 2 à 3 MF (0,3 à 0,45M€)</p>

# **ANNEXE 6**

---

## **EVOLUTION DES TARIFS DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DES METROPOLES LILLOISE ET MONTREALAISE**

---

**Figure n°A6-1**  
**Tarification des première et dernière section des parcours**  
**des réseaux urbains de la CUDL (1969-1979) (en Francs)**

PREMIERE SECTION		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Tarif Détail	CGIT et SNELRT	0,80	0,80	1,00	1,00	1,10	1,40	1,60	1,80	2,00	2,20	2,60
Tarif normal (carte) (1)	CGIT	0,555	0,625	0,60	0,632	0,800	0,800	0,90	1,00	1,06	1,16	1,33
	SNELRT	0,526	0,556			0,700	0,720					
Abonnement (1)	CGIT	0,408	0,45	0,49	0,54	0,60	0,67	0,80	0,92	0,97	1,06	1,24
	SNELRT	0,380	0,42	0,48	0,55	0,63	0,75					
DERNIERE SECTION		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Nombre de sections	CGIT	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4
	SNELRT	7	6	5	5	4	4	4	4	4	4	4
Tarif Détail	CGIT	2,40	2,40	3,00	3,00	2,70	3,20	3,70	3,60	3,50	3,85	4,30
	SNELRT	3,20	2,80	3,00	3,00	2,75	3,50	4,00				
Tarif normal (carte) (1)	CGIT	1,666	1,875	1,80	1,895	2,00	2,00	2,25	2,50	2,65	2,90	3,33
	SNELRT	2,105	1,946	1,80	1,895	1,75	1,80					
Abonnement (1)	CGIT	1,225	1,35	1,47	1,63	1,35	1,35	1,57	1,84	1,95	2,13	2,35
	SNELRT	1,520	1,47	1,44	1,64	1,44	1,42					

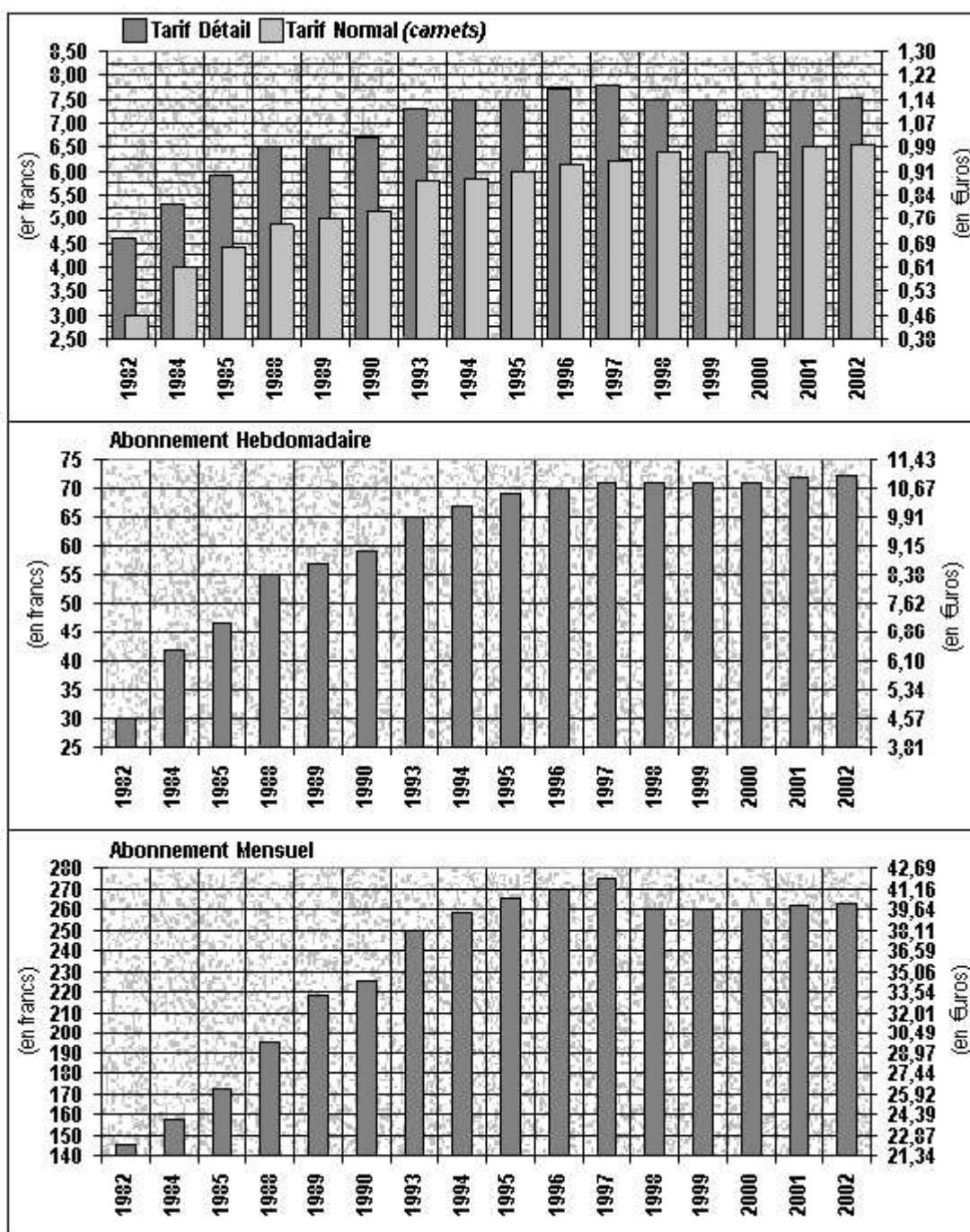
**NB** : Tarifs en francs ; (1) rapporté au coût par section ; **Sources** : Comptes rendus annuels du comité syndical : du syndicat mixte de Lille et sa banlieue (CGIT) (1969-1972) ; Rapports annuels du Syndicat mixte des transports publics de la communauté urbaine de Lille (SNELRT) (1969-1972) ; Rapports annuels du syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille (SMT) (1973-1979)

**Figure n°A6-2**  
**Evolution des tarifs des première et dernière sections**  
**de la CGIT et de la SNELRT (1969-1979) (indice 100 : 1969)**

PREMIERE SECTION		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Tarif Détail	CGIT et SNELRT	100	100	125	125	138	175	200	225	250	275	325
Tarif normal	CGIT	100	113	108	114	144	144	162	180	191	209	240
	SNELRT	100	106	114	120	133	137	171	190	202	221	253
Abonnement	CGIT	100	110	120	132	147	164	196	225	238	260	304
	SNELRT	100	111	126	145	166	197	211	242	255	279	326
DERNIERE SECTION		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Nombre de sections	CGIT	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4
	SNELRT	7	6	5	5	4	4	4	4	4	4	4
Tarif Détail	CGIT	100	100	125	125	113	133	154	150	146	160	179
	SNELRT	100	88	94	94	86	109	125	113	109	120	134
Tarif normal	CGIT	100	113	108	114	120	120	135	150	159	174	200
	SNELRT	100	92	86	90	83	86	107	119	126	138	158
Abonnement	CGIT	100	110	120	133	110	110	128	150	159	174	192
	SNELRT	100	97	95	108	95	93	103	121	128	140	155

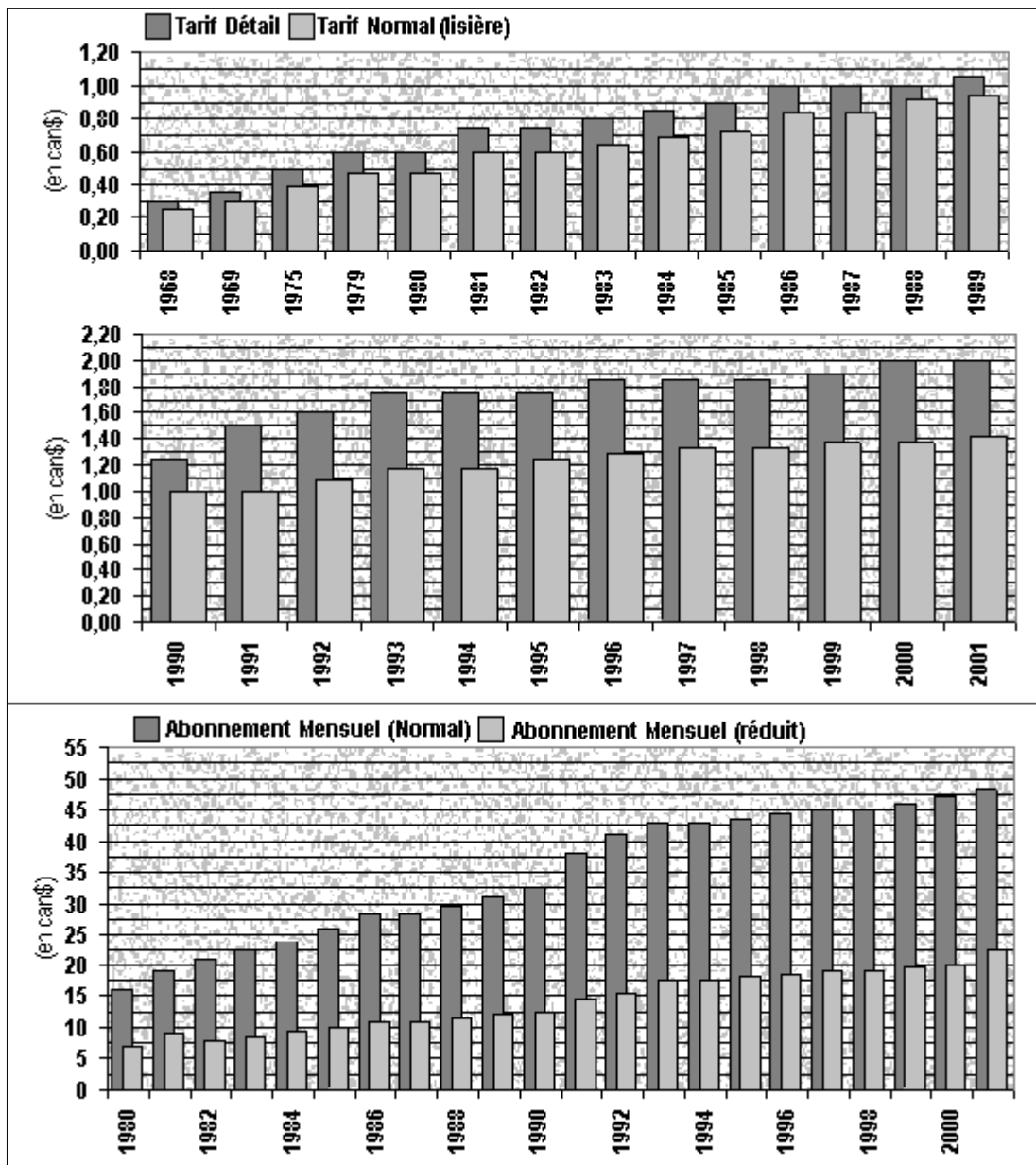
**NB** : harmonisation de tous les tarifs dès 1976 ; **Sources** : Comptes rendus annuels du comité syndical : du syndicat mixte de Lille et sa banlieue (CGIT) (1969-1972) ; Rapports annuels du Syndicat mixte des transports publics de la communauté urbaine de Lille (SNELRT) (1969-1972) ; Rapports annuels du syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille (SMT) (1973-1979)

**Figure n°A6-3**  
**Tarification unitaire du réseau urbain et suburbain de la CUDL (1982-2002)**



Sources : Rapports annuels du SMT (1982-1998) ; Transpole (1999-2002)  
Réalisation : Raynald INGELAERE (2001)

**Figure n°A6-4**  
**Tarification unitaire du réseau STCUM (1968-2001)**



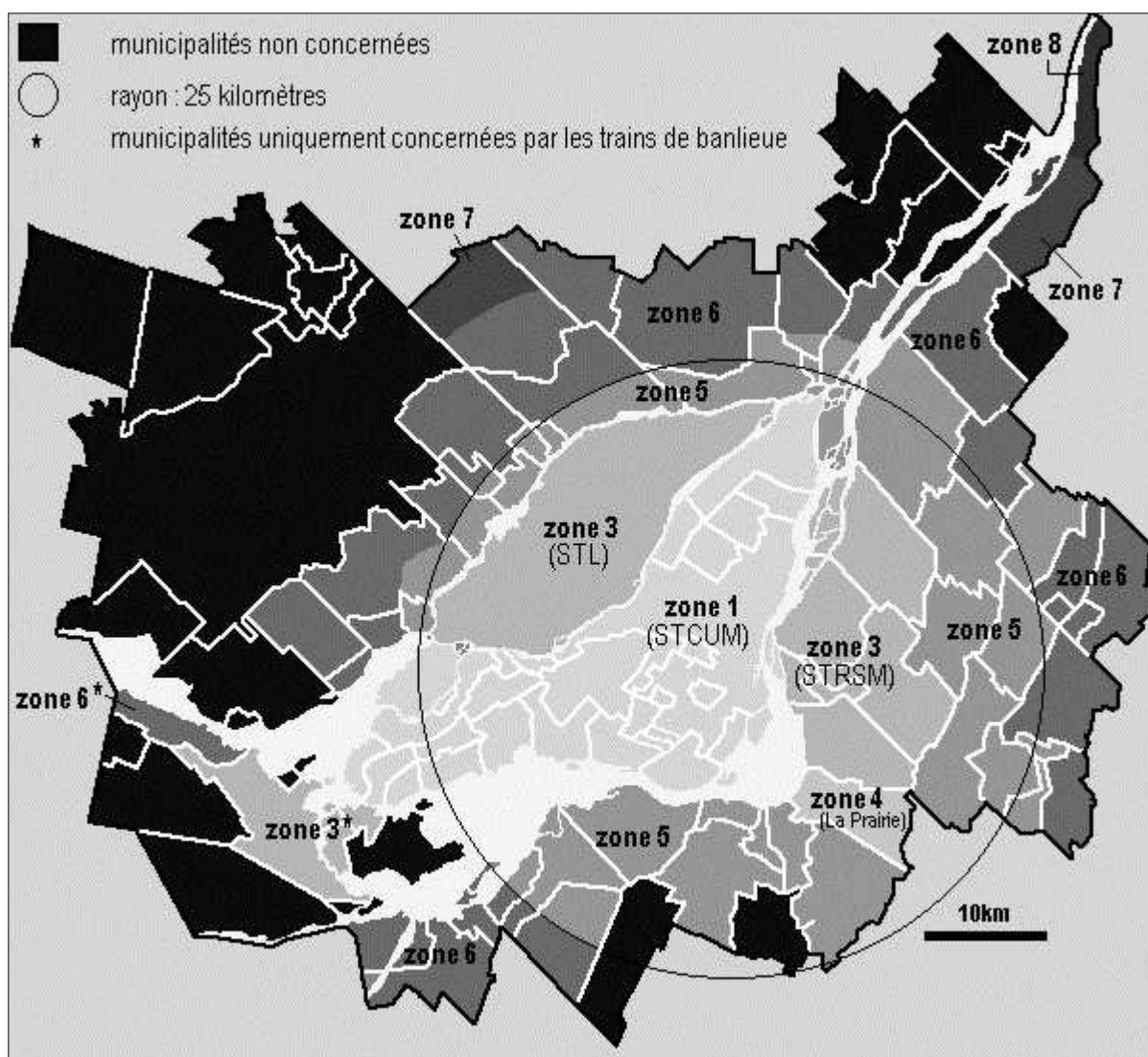
**NB** : L'abonnement hebdomadaire n'apparaît qu'en 1998, il coûte alors 12\$ ; puis 12,25\$ en 1999, 12,50\$ en 2000 et 13,50\$ en 2001 ; Il existe un tarif particulier pour les tronçons des trains de banlieue hors CUM entre 1982 et 1995. **Sources** : CTCUM / STCUM ; **Réalisation** : Raynald INGELAERE (2001)

**Figure n°A6-5**  
**Evolution tarifaire récente du réseau STRSM (en can\$)**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Paiement exact</b>	2,00	2,50	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55	2,60
<b>Tarif normal (lisière)</b>	1,40	1,75	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,83	1,89
<b>Abonnement mensuel</b>	40,00	53,00	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	54,50	55,50	56,25

**Sources** : STRSM

**Carte n°A6-1**  
**Zones tarifaires pour les titres métropolitains de la Région de Montréal (1998-...)**



NB : grille tarifaire 1999 ; Carte : Raynald INGELAERE (2001) ;

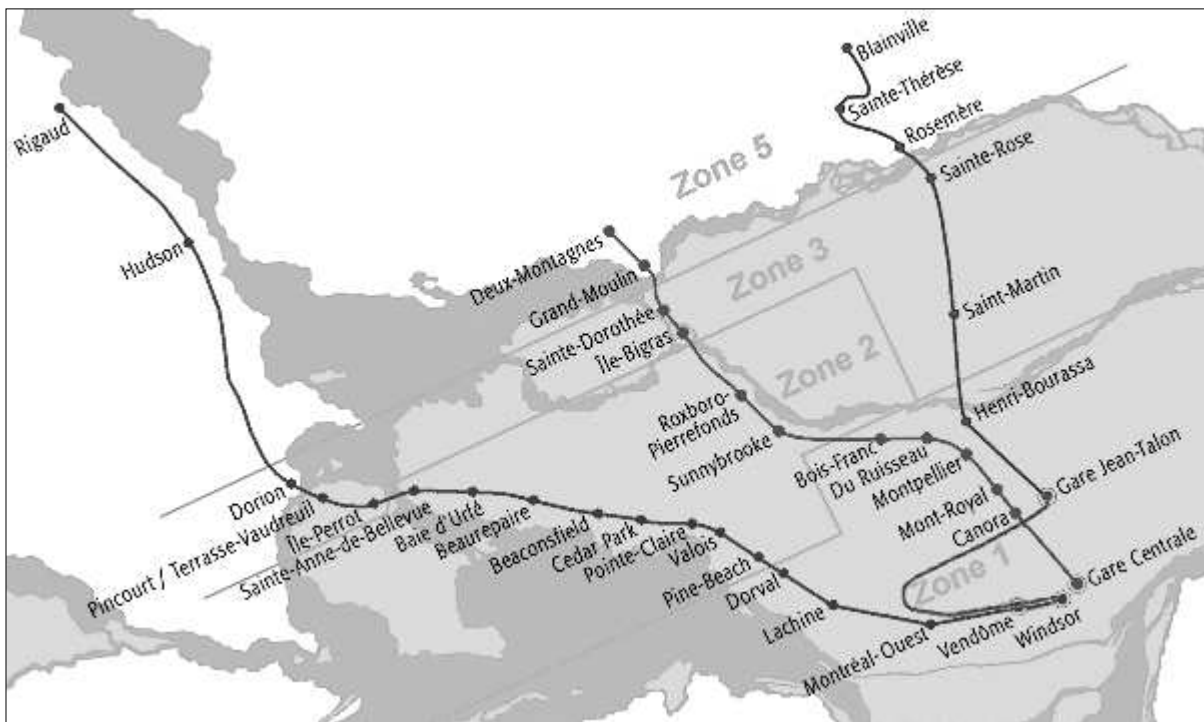
**Figure n°A6-6**  
**Evolution de la tarification régionale (en can\$) (1990-2001)**

Carte régionale mensuelle CMTC (valable sur les 3 OPT)		CARTE METROPOLITAINE (valable pour toutes les AOT du territoire de l'AMT)						
		ZONE	TITRE	1998	1999	2000	2001	98-01
1990	42,00	ZONE 1	CAM	45,00	46,00	47,00	48,50	+ 7,78%
1991	52,00	ZONE 2	TRAM 2	58,50	59,00	60,00	62,00	+ 5,98%
1992	69,00	ZONE 3	TRAM 3	73,00	74,00	75,00	77,50	+ 6,16%
1993	72,00	ZONE 4	TRAM 4	86,00	87,00	88,00	91,00	+ 5,81%
1994	72,00	ZONE 5	TRAM 5	101,00	102,50	104,00	107,50	+ 6,44%
1995	72,00	ZONE 6	TRAM 6	121,00	155,50	124,00	128,00	+ 5,79%
1996	73,00	ZONE 7	TRAM 7	141,00	143,00	145,00	150,00	+ 6,38%
1997	73,00	ZONE 8	TRAM 8	161,00	163,00	165,00	170,50	+ 5,90%

NB : Tarif CAM fixé par la STCUM et TRAM fixé par l'AMT ; Sources : STCUM (1990-2001) ; AMT (1998-2001)



**Carte A6-2**  
**Tarification zonale des trains de la banlieue de Montréal (1998)**



Sources : AMT (2000)

**CONCLUSION**

**GENERALE**

---

Les fonctions métropolitaines des grandes agglomérations les placent en concurrence avec d'autres espaces urbains nationaux et/ou internationaux. Elles leur confèrent un rang dans une hiérarchie qui tend, avec les années, à devenir un palmarès susceptible d'influencer l'implantation de capitaux toujours plus mobiles. Les métropoles sont en compétition : image, accessibilité, capacités d'accueil économiques, qualité de la vie (environnement, habitat, culture, services...)...

Mais, les métropoles s'étendent sur de vastes territoires administrativement et politiquement fragmentés, alors que seul un pouvoir métropolitain peut véritablement répondre aux problèmes internes qu'elles rencontrent et aux défis internationaux qu'elles doivent relever. La correspondance entre le territoire du Politique et l'aire métropolitaine devient, sinon un objectif, au moins une nécessité. Il n'existe toutefois pas de remède infaillible et unique à la résolution des difficultés de gestion des aires métropolitaines, ni même de possibilité de transposition de méthodes ou de techniques : Chaque métropole est unique et ce qui est valable pour l'une ne l'est jamais totalement pour l'autre.

L'analyse de la gestion et de la (re)structuration des deux grandes aires métropolitaines de Lille et de Montréal, au travers de la problématique particulière des transports urbains, a révélé des faits qu'une étude monographique n'aurait pu mettre en évidence. En effet, seule une comparaison autorise une distinction entre les caractères communs, universels, rencontrés dans toute agglomération, et, *a contrario*, les traits ou les situations spécifiques, et donc les caractères aléatoires. Par ailleurs, le fait que cette mise en parallèle, ou en confrontation, se place dans un contexte international valide et était ce distinguo puisqu'elle prémunit nos conclusions contre le piège de contextes purement nationaux.

En somme, la logique comparative a permis :

- de dégager les constantes de l'évolution de l'organisation politique des agglomérations et de la gestion des transports collectifs,
- d'isoler les variables qui font la spécificité de chaque aire métropolitaine et,
- d'émettre quelques constats généraux, à partir de l'observation de deux phénomènes principaux : l'intégration - rationalisation progressive des aires métropolitaines ; la profonde mutation des transports urbains.

## L'intégration des aires métropolitaines

---

L'intégration, constante observée depuis une quarantaine d'années dans la plupart des grandes aires métropolitaines, doit être entendue comme un processus de rationalisation incluant une (re)structuration des territoires d'administration (intégration administrative), une reconfiguration territoriale des services urbains (intégration technique), pour les conformer aux bassins de vie ; et dont le corollaire serait l'émergence d'un pouvoir métropolitain (intégration politique).

### *De l'intégration administrative*

---

Pour répondre au morcellement municipal des aires métropolitaines et donc à l'inadéquation entre les échelles d'administration et de résolution des problèmes urbains, deux formes juridiques principales sont à la disposition des Etats ou des collectivités locales. Depuis les années 1960, le groupement intercommunal (la coopération) semble préféré au regroupement municipal (la fusion) puisqu'il répond à la principale revendication des maires, soit la préservation de leur pouvoir. Le groupement constitue ainsi un palliatif convenable sinon pertinent à la fragmentation mais dont le succès reste soumis à plusieurs variables :

- Les limites spatiales de l'intégration déterminent le nombre des autorités locales concernées. Cependant, c'est moins le nombre des collectivités que l'adéquation réelle entre le territoire du nouveau niveau d'administration et le territoire fonctionnel qui permet d'échapper aux effets pervers d'une inadaptation (nouveaux effets de débordement...).
- Que la formation d'une structure intercommunale soit volontaire ou contrainte, l'attitude des élus locaux est un facteur déterminant, en ce sens que le degré de leur adhésion à la réforme conditionne leur appropriation de la nouvelle entité et donc potentiellement le dynamisme de cette dernière. Dans le cas d'une obligation par le pouvoir central, tout rejet implique, dans le meilleur des cas, une action supramunicipale limitée aux termes de la loi.
- Cette appropriation s'appuie notamment sur l'acceptation des circuits et des modalités de la prise de décision au sein de la nouvelle entité et, ainsi, sur la garantie :
  - du respect de chacune des composantes municipales, soit au moins leur participation au conseil ;
  - de leur influence dans les processus de résolution des affaires intercommunales, dans des conditions de votes sinon proportionnelles au moins proportionnées.
- La présence d'administrations décentralisées autres que les municipalités, incluses ou non dans l'aire métropolitaine mais qui y interviennent à différents titres, n'est pas favorable à une intégration optimale. Car plus importante est la fragmentation verticale des agglomérations,

moins nette est la répartition des pouvoirs, et plus difficile est la mise en cohérence des politiques métropolitaines menées. La concentration des pouvoirs de commandement dans les mains d'une intercommunalité unique est en effet préférable en terme de lisibilité de l'action publique.

Au tournant du 21<sup>e</sup> siècle toutefois, le groupement intercommunal, aussi accompli soit-il, fait face à de nouvelles interrogations portant principalement sur les périmètres et la démocratisation des structures administratives. Car, l'étalement urbain (suburbanisation, rurbanisation) et la déconcentration des activités économiques (développement de pôles secondaires voire de *edge cities*) remettent en cause la fixité et l'imperméabilité des périmètres d'action des structures supracommunales qui laissent libres champs à l'apparition de *spillovers*, de déséquilibres (taux d'imposition...), et de concurrences (accueil de l'activité économique...) entre les zones organisées (centres) et non organisées (périphéries) des aires métropolitaines. Car, à l'heure où la notion de démocratie participative se développe et regroupe des partisans toujours plus nombreux dans les milieux universitaires ou politiques, l'éloignement des niveaux de décision des citoyens et la non-possibilité de sanction électorale font figures d'archaïsmes. Ces critiques ouvrent ainsi la voie à de nouvelles phases d'expérimentation.

Dans plusieurs Etats, le début des années 2000 confirme la multiplication des (re)structurations des intercommunalités assurant la gestion et la planification des aires métropolitaines. Les réformes adoptées ou envisagées nous indiquent que, si le vieux débat entre coopération et fusion n'est pas tranché, une tendance lourde vise à l'instauration de véritables administrations métropolitaines de commandement, supplantant durablement l'ancienne organisation municipale des pouvoirs locaux qui avaient été maintenue jusqu'alors.

### ***De l'intégration technique***

---

Avec l'intégration administrative s'opère systématiquement une nouvelle répartition des compétences entre les différents niveaux de gouvernement. L'intégration technique des agglomérations permet aussi la mise en commun des moyens d'action humains, matériels et financiers, nécessaires à la résolution re-spatialisée des problèmes de gestion et de planification de certaines fonctions urbaines ; elle donne naissance à une technocratie métropolitaine spécialisée.

Toutefois, ce cadre général identifié n'augure pas un fonctionnement unique, ni une portée uniforme de l'action des entités supracommunales. En fait, plusieurs éléments entrent en ligne de compte qui déterminent le degré de l'intégration technique et les capacités de gestion et d'initiative de ces structures :

- La nature des compétences accordées à la structure administrative supracommunale dépend avant tout de contextes nationaux et d'héritages historiques locaux. Si les transferts doivent correspondre aux besoins de planification et de gestion des aires métropolitaines, ils doivent permettre aussi la mise en place de politiques transversales, intégrant plusieurs compétences. Ils englobent généralement les services publics fondamentaux, c'est-à-dire l'eau (distribution et assainissement), les ordures ménagères, les transports collectifs... Quoique souvent facultatif, le transfert des services d'agrément comme les équipements sportifs et culturels, est néanmoins symptomatique d'une volonté étatique ou locale résolument métropolitaine. Sur le plan de l'organisation de l'espace, les compétences de planification et d'aménagement relèvent communément du niveau métropolitain, tandis que le transfert du développement économique, moins courant, est souvent le signe d'une collaboration poussée et d'un certain effacement des municipalités au profit de l'intercommunalité.
- Exclusivité ou partage des domaines de compétences entre les différents niveaux d'administration ? La structure métropolitaine doit disposer d'une large latitude d'action, ce qui suppose qu'elle puisse agir seule, et exclusivement, dans le champ de ses compétences. Tout partage est contre-productif et va à l'encontre de la recherche de rationalisation induite par les réformes :
  - une double validation des décisions des niveaux intercommunal et municipal paraît superflue et stérile puisque les communes siègent dans l'instance métropolitaine ;
  - Lorsque la co-responsabilité s'opère avec des collectivités d'autres niveaux, le recours obligé à des formes de contractualisation des politiques publiques alourdit et retarde la prise de décision, et restreint le contrôle démocratique.
- Le financement des domaines transférés.
  - La latitude d'action métropolitaine est conditionnée par la suffisance des moyens financiers (supra)locaux. L'imposition fiscale directe favorise une solidarité d'agglomération *a contrario* du financement indirect (municipal), puisqu'elle provoque une dé-spatialisation des contributions, en se prémunissant par ailleurs contre un recours latent des communes à l'esprit de clocher.
  - Les subventions étatiques sont fréquentes (fonctionnement et investissement). D'ordinaire, plus importante est leur proportion dans les budgets intercommunaux, moins grande est la marge d'action des élus intercommunaux. En outre, le recours aux dotations globales non ciblées (basées par exemple sur une somme allouée par habitant) est moins contraignant que le recours aux subventions au coup par coup, car elles donnent aux élus locaux une liberté d'usage des fonds supérieure. La tendance actuelle au désengagement des Etats sans compensation ni réforme fiscale provoque un report des charges sur les contribuables et une interrogation quant au maintien du niveau des services urbains.
- Degré de décentralisation / déconcentration des Etats.
  - Plus proche est le niveau de décision du citoyen, plus grandes sont les prérogatives des administrations locales (décentralisation), plus

efficaces et démocratiques sont les décisions prises. Le niveau métropolitain, palier intermédiaire, s'il n'est pas toujours directement destinataire de compétences décentralisée, obtient des municipalités les attributions qu'elles ne peuvent assumer seules ou qui nécessitent une prise en compte intercommunale. ■ L'adaptation des services de l'Etat aux territoires de ses administrations territoriales (déconcentration) et leur aptitude à émettre des avis (par subsidiarité), provoque un raccourcissement de la chaîne de décision administrative entraînant une plus grande réactivité. L'Etat dispose pourtant rarement de circonscriptions administratives à la dimension des aires métropolitaines. La formation de "guichets uniques interministériels métropolitains" est parfois observée, mais reste embryonnaire. Ils permettraient malgré tout de s'affranchir de limites administratives parfois anciennes ou obsolètes.

### ***De l'intégration politique***

---

Les différentes restructurations administratives des agglomérations induisent rarement la formation d'un pouvoir métropolitain, à moins d'une élection directe des élus intercommunaux. Ce mode de scrutin ne garantit pas, du reste, la stricte indépendance des entités métropolitaines vis-à-vis des municipalités, du fait, par exemple, de la possibilité de cumul de mandats. Et quand bien même la séparation des pouvoirs est-elle assurée qu'une attitude trop conservatrice des communes peut entraver l'action supracommunale.

La désignation indirecte des élus métropolitains amène une subordination des entités intercommunales à des pouvoirs strictement municipaux, et n'engendre, dans le meilleur des cas, que le développement d'une prise de conscience collective et l'émergence d'un certain *leadership* métropolitain, encore qu'ils soient dépendants de facteurs politiques internes ou externes.

- Le poids démo-économique de la ville-centre. Moins grand est le poids de la ville-centre dans l'ensemble urbain (polynucléarité), plus nécessaire est la négociation entre les partenaires, plus grande est potentiellement l'intégration politique. A l'inverse, la trop grande domination de la ville-centre peut engendrer, au sein des groupements métropolitains, un déséquilibre des pouvoirs pouvant influencer sur le comportement des parties.
- Le degré d'entente entre les élus municipaux au niveau métropolitain participe à l'intégration politique : la recherche systématique du consensus suscite une confiance préalable au renforcement du sentiment d'appartenance à une communauté sinon métropolitaine, au moins d'intérêt. L'homogénéité politique des institutions intercommunales (dans le cas d'une présence de partis nationaux au niveau local) peut aussi être un facteur profitable.

**Figure n°193**  
**Phénomène observé : l'intégration des aires métropolitaines**

CONSTANTES	VARIABLES	CONSTATS
<b>Intégration administrative :</b>  <b>Formation de collectivités métropolitaines (ou assimilées)</b>	Forme juridique de l'intégration : groupement intermunicipal ou regroupement municipal	La coopération des unités municipales est moins frustrante pour le pouvoir local que leur fusion. Cependant la profusion du nombre de communes peut nuire à l'harmonie du nouvel ensemble.
	Limites territoriales de l'intégration	L'adéquation entre territoires administratif et fonctionnel doit être un objectif. Cependant l'extension spatiale de structures anciennes pose parfois plus de problèmes qu'elle n'en résout (nivellement à la hausse des niveaux de service...).
	Volontaire ou forcée : choix local ou obligation légale (du pouvoir central)	L'adhésion des élus locaux aux réformes métropolitaines est un facteur déterminant du dynamisme futur des nouvelles structures
	Circuits et modalités de la prise de décision au niveau métropolitain	La garantie du respect des composantes municipales, leur participation à la prise de décision, doivent être entendues comme conditions <i>sine qua non</i>
	Présence d'autres administrations (hors les municipalités)	Plus importante est la fragmentation verticale des agglomérations, moins nette est la répartition des pouvoirs, plus difficile est la mise en cohérence des politiques métropolitaines
<b>Intégration technique :</b>  <b>Reconfiguration territoriale de l'échelle de résolution des problèmes urbains</b>	Nature des compétences accordées à la structure administrative métropolitaine	Les transferts doivent correspondre aux besoins de planification et de gestion des aires métropolitaines. Ils doivent permettre aussi la mise en place de politiques transversales, intégrant plusieurs compétences.
	Exclusivité ou partage des domaines de compétences entre les différents niveaux d'administration	La structure métropolitaine doit disposer d'une large latitude d'action, ce qui suppose qu'elle puisse agir seule, et exclusivement, dans le champ de ses compétences. Tout partage est contre-productif et va à l'encontre de la recherche de rationalisation induite par les réformes.
	Financement des domaines transférés	La latitude d'action métropolitaine est conditionnée par la suffisance des moyens financiers (supra)locaux. L'imposition fiscale directe favorise une solidarité d'agglomération <i>a contrario</i> du financement indirect (municipal).
	Degré de décentralisation / déconcentration des Etats	Plus proche est le niveau de décision du citoyen, plus grandes sont les prérogatives des administrations locales, plus efficaces et démocratiques sont les décisions prises.
<b>Intégration politique :</b>  <b>Formation d'un pouvoir métropolitain ?</b>	Poids démo-économique de la ville-centre	Moins grand est le poids de la ville-centre dans l'ensemble urbain (polynucléarité...), plus nécessaire est la négociation entre les partenaires, plus grande est l'intégration politique.
	Nature des relations entre les différentes composantes municipales	Le degré d'entente entre les élus municipaux au niveau métropolitain participe à l'intégration politique. L'homogénéité politique (dans le cas d'une présence de partis nationaux au niveau local) peut aussi être un facteur profitable.
	Poids et attitude des gouvernements centraux sur la prise de décision locale	Plus grand est le poids direct (faible décentralisation) ou indirect (par le biais du financement) des gouvernements centraux, plus passive reste l'action métropolitaine des élus locaux, moins évidente est la cohésion politique.
	Place accordée à la notion de gouvernance	L'implication des acteurs privés (associations, entrepreneurs...) n'est pas un facteur d'intégration politique. Mais elle influe plus ou moins, selon la place qui leur est donnée, sur la genèse des politiques publiques.

**NB :** issus de l'analyse des aires métropolitaines de Lille et de Montréal, les éléments susmentionnés ne peuvent, en tout état de cause, prendre valeur générale ou universelle qu'avec la constatation de leur validité dans d'autres agglomérations.



- Le poids et l'attitude des gouvernements centraux sur la prise de décision locale. Plus grand est le poids direct (faible décentralisation) ou indirect (par le biais du financement par exemple) des gouvernements centraux, plus passive reste l'action métropolitaine des élus locaux, moins évidente est la cohésion politique. La soumission des décisions à l'autorisation préalable des autorités centrales n'encourage pas l'initiative locale. Nonobstant, seuls les cas de délibérations remettant en cause les conditions légales d'exercice d'une compétence peuvent limiter l'action des élus intercommunaux, puisqu'ils ont la possibilité, en excluant les subsides étatiques, de dégager les financements nécessaires (emprunts...) : ainsi la volonté et le consensus des élus libèrent parfois de certaines sujétions.

La question reste posée d'ailleurs de savoir si cette attitude gouvernementale n'est pas un moyen délibéré pour éviter l'apparition de contre-pouvoirs locaux (métropolitains) trop imposants et influents, dans un contexte où la métropolisation économique et la formation de vastes ensembles internationaux (UE, ALENA...) conduisent au recul notable de la (toute-)puissance des Etats.

- La place accordée à la notion de gouvernance. L'implication des acteurs privés (associations, entrepreneurs...) n'est pas un facteur d'intégration politique des structures métropolitaines. Mais elle influe plus ou moins, selon la place qui leur est donnée, sur la genèse des politiques publiques, et sur l'acceptation des décisions métropolitaines par la population. Il faut toutefois indiquer que l'ouverture du Politique au "non politique" peut être bénéfique dans la mesure où les possibles confrontations partisans peuvent être atténuées par le souci de satisfaire aux *desiderata* des citoyens.

## La mutation des transports urbains

---

Si les municipalités sont impliquées dans le transport urbain dès le début du 20<sup>e</sup> siècle, la gestion des réseaux est principalement d'essence privée. Ce n'est qu'avec la création d'autorités d'agglomération que la grande évolution des transports intervient, alors même qu'ils sont souvent l'une des causes de ces restructurations politico-administratives : de service urbain, ils deviennent service public. Le destin du transport collectif est alors plus que jamais dépendant des pouvoirs locaux réorganisés, d'où la perspicacité de notre démarche visant à la compréhension exhaustive de l'intégration des aires métropolitaines.

Le pouvoir supralocal apparaît ensuite comme le principal moteur des transports urbains et de leur dynamisme, influence encore consolidée par la mutation du financement du service public. Le poids des héritages historiques, dont le principal impact est sans doute la multiplication du nombre des acteurs,

constitue aussi une constante avec lesquelles les aires métropolitaines doivent conjuguer, jusqu'à devoir développer, faute d'administrations étendues aux territoires fonctionnels, une politique d'intégration structurelle et fonctionnelle des modes et des réseaux pour répondre aux attentes des usagers et à l'impératif de l'amélioration de leur accessibilité interne et externe.

Pour autant, le transport urbain, plus peut-être que n'importe quel autre service et malgré l'observation de tendances universelles, est celui qui singularise le mieux les agglomérations, en ce sens que sa mutation ne présente jamais des formes d'organisation et de gestion identiques, du fait de choix théoriques ou techniques et de contextes locaux ou nationaux, toujours spécifiques.

### ***Le pouvoir (supra)local comme moteur des transports urbains***

---

Lorsqu'il s'implique dans les transports urbains, l'Etat, est, en matière de planification, un facteur d'immobilisme, et en matière de gestion, le fautif d'une déresponsabilisation des pouvoirs locaux.

En imposant des schémas de développement, le gouvernement ou ses services centraux ou déconcentrés, prive les autorités intercommunales d'un levier majeur de l'aménagement de leur territoire. Lorsqu'il prend en charge le financement des infrastructures lourdes (participation majeure voire intégrale), la construction est dictée par des calendriers largement soumis aux aléas de ses propres capacités financières, lesquelles dépendent de conjonctures économiques plutôt défavorables depuis les années 1980.

Quand, enfin, il décide des subventions d'équilibre à l'exploitation des réseaux, il pousse à une déresponsabilisation des autorités organisatrices locales et à une déconnection entre un niveau de service qui tend à croître (augmentation des dépenses) et des capacités de financement artificiellement surestimées, qui ouvrent la voie aux excès. Il doit, en fait, moins faire que de donner les moyens de faire.

Il faut un réel volontarisme local pour mener une politique de transport que l'on se place dans une optique quantitative ou qualitative. Le réel dynamisme observé dans l'agglomération lilloise comparativement à l'agglomération montréalaise est en soi suffisamment explicite. Ainsi, quand bien même le poids de l'Etat est-il moins prégnant, que le dynamisme de la politique en matière de transports urbains dépend de l'implication des pouvoirs locaux (métropolitains) et de leur capacité technique et financière. La compétence en transports étant attribuée aux structures intercommunales dans la plupart des cas, c'est ainsi le degré de leur intégration, développé *supra*, qui décide de la priorité donnée, ou non, à la résolution des problèmes de mobilité interne.

### ***Une mutation des financements***

---

Le financement de l'investissement et de l'exploitation en transports urbains, dépend de deux grands types de ressources : l'une publique, l'autre "privée". Ces deux grandes catégories recouvrent pourtant une variété de participations dont la part relative dans l'ensemble des dépenses est indicatrice de l'indépendance (ou la dépendance) des pouvoirs locaux vis-à-vis de l'Etat, et de l'intensité des politiques menées.

- Le financement public. Plus élevée est la participation de l'Etat, moins grande est l'implication des structures intercommunales, plus symboliques et timides sont les politiques de transport. Cependant, l'absence de l'Etat ne garantit pas la mise en place de politiques volontaristes et énergiques : l'insuffisance des moyens mis à la disposition des structures administratives intégrées ou l'inadaptation des bases d'imposition ou de subvention reste un frein à toute initiative. De plus, la raréfaction des ressources publiques depuis une vingtaine d'années a engendré, notamment, un désengagement progressif des Etats, qui s'il est théoriquement souhaitable, n'est pas toujours accompagné de mesures compensatrices. Il occasionne des perturbations telles que les pouvoirs locaux, devenus les principaux "mécènes", sont obligés pour faire face aux besoins des réseaux, ou d'accroître leurs revenus (et donc l'impôt), ou de ramener le niveau de service à celui de leurs moyens financiers.
- Le financement "privé" comprend les ressources directes perçues par ou pour les transports urbains. (a) Les premières sont les produits d'exploitation des réseaux, soit les recettes-passagers et les revenus commerciaux (espaces publicitaires, ou locatifs dans les stations de métro...), servant de référence (de numérateur) au calcul du taux de couverture des dépenses (dénominateur). Quand ce dernier est important, l'idée d'une certaine rentabilité économique du service supplante celle de sa rentabilité sociale ; l'orientation productiviste est alors assortie d'objectifs de fréquentation ou de revenus, l'offre répondant alors à la demande, sans forcément la susciter. A l'inverse, lorsqu'il est faible, il indique, ■ ou un faible fréquentation, ■ ou une déconnexion entre le prix d'usage et le coût réel de l'exploitation, les pouvoirs publics augmentant alors leur participation en favorisant ainsi une répartition des charges sur l'ensemble de la population (usagers et non-usagers) ; la rentabilité sociale ou politique l'emporte ainsi sur la logique économique. (b) Les secondes proviennent de la mise en place de taxes directes. Elles portent sur des objets variables selon les Etats (essence, immatriculation, salaires, péages urbains...), les montants prélevés, souvent conséquents, étant affectés au financement des réseaux (investissement ou fonctionnement). Le phénomène, qui tend à se généraliser, est

partout vecteur d'une dynamisation des politiques en transports, les pouvoirs (supra)locaux disposant librement d'une manne qui les libère d'un carcan étatique parfois castrateur.

### ***Le poids des héritages historiques : une multiplicité d'acteurs dans l'aire métropolitaine***

---

L'organisation des transports urbains et interurbains dans les aires métropolitaines depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle s'est complexifiée du fait : ■ du cadre originel de la gestion du service par des entreprises privées (concessions) ; ■ de l'extension progressive des aires urbanisées ; ■ du morcellement administratif (municipal notamment) ; ■ de réformes étatiques visant à la décentralisation de certaines fonctions urbaines. Cet héritage historique, bien que spécifique à chaque agglomération, a causé une tendance générale à la multiplication des acteurs en transports, qui tantôt se juxtaposent géographiquement, tantôt s'imbriquent en n'ayant qu'un rôle sectoriel puisque spécialisés dans un mode. Leur nombre, leur statut, leurs pouvoirs sont pourtant à l'origine d'une diversité de situations :

- Plus élevé est le nombre des acteurs en transports, moins aisée s'avère leur cohabitation ou leur coordination (si tant est qu'elle soit perçue comme nécessaire), plus importants sont les dysfonctionnements. Dans aucune agglomération n'existe une autorité organisatrice des transports unique ni un seul opérateur de gestion des transports urbains. ■ Lorsque AOT et sociétés s'attribuent une portion de l'aire métropolitaine, la juxtaposition compartimentée souvent hermétiquement les réseaux (rars sinon inexistantes sont les points de connexion), empêche fréquemment la construction d'axes lourds métropolitains "interzonaux", et encourage plutôt un usage de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, la nature des migrations pendulaires (principalement des liaisons centre / périphérie) nécessitant pour le moins, une perméabilité des réseaux. ■ Lorsque AOT et sociétés s'imbriquent au sein d'un territoire métropolitain mais sont responsables d'un mode de transport (autobus, métro, tramway, train...) ou d'un type de parcours (urbain ou interurbain), l'accès au centre névralgique de l'agglomération n'est pas remis en cause, puisque, couramment, tous les réseaux y convergent. Toutefois, l'usage combiné des modes et des réseaux, oblige à un paiement systématique, qui tout autant que dans le cas de la juxtaposition rend plus attractif encore qu'il ne l'est habituellement l'emploi de la voiture.
- Statut et pouvoirs des acteurs institutionnels. Les autorités organisatrices des transports doivent relever préférablement d'administrations intercommunales, ce même dans le cas où des organismes parallèles sont créés parallèlement aux instances de décisions (conseils) ; l'Etat, nous l'avons vu, devant être plus incitateur que commandeur. Les AOT doivent concentrer les moyens et les pouvoirs susceptibles d'interférer avec l'organisation (fixation des tarifs, niveau de service...) ou la planification des réseaux.

- Le statut juridique des sociétés doit aussi être entendu plus comme un héritage historique de l'exploitation des réseaux, que comme la résultante de volontés politiques. Les différents statuts procurent avantages et inconvénients sans que l'un d'eux ne soit universellement employé : le recours à des sociétés privées par délégation de service public tend cependant à s'étendre.
  - (a) La régie directe, rare, place une société sous un régime public, ses pouvoirs décisionnels étant quasi inexistantes ou liés à la gestion quotidienne des réseaux, les décisions étant prises par l'AOT.
  - (b) Un statut de société parapublique, donne de manière générale, une certaine indépendance vis-à-vis des pouvoirs politiques qui financent l'activité, les élus n'y siégeant pas automatiquement. Elles remplissent parfois les fonctions d'AOT, ou sont liées aux instances décisionnelles par la loi ou par contrat. C'est la forme juridique qui présente le plus grand risque de conflits entre les partenaires.
  - (c) la délégation de service publique recouvre une grande variété de régimes : dans le cas d'affermages, la société exploitante reçoit de l'autorité publique un paiement pour le niveau de service à réaliser ; dans le cas de régies intéressées, en plus d'un revenu fixe s'ajoute un revenu variable calculé sur la réalisation d'objectifs de recettes. Dans tous les cas, les conditions de gestion (tarifs, circuits, fréquences...) sont déterminées par l'AOT qui, par ailleurs, est propriétaire des infrastructures et des matériels roulants.

### ***Vers une intégration structurelle et fonctionnelle***

---

La politique des transports collectifs menée dans un premier temps par les intercommunalités peut être définie comme quantitative. La majorité des infrastructures de métropolitain est construite, dans la plupart des agglomérations, entre la fin de la seconde guerre mondiale et le début des années 1990, tandis que s'opère un remplacement et une modernisation technique des autobus. Accusé de perturber la circulation automobile, le tramway, qui disparaît de la plupart des centres urbains au début des années 1960 (hors quelques rares villes européennes), connaît de nouveaux succès dès les années 1990, du fait notamment de sa mutation en système léger sur rail (SLR). Moins onéreux à la construction qu'un métro, il convient aux agglomérations de taille moyenne, mais aussi aux aires métropolitaines pour des circuits dont la fréquentation est importante mais insuffisante pour justifier l'implantation d'un métro.

Avec la raréfaction des ressources financières des collectivités locales ou des administrations métropolitaines au tournant du siècle (remboursement des investissements de la période précédente ou non réforme fiscale), les AOT et/ou les pouvoirs publics adoptent une vision plus qualitative. Pour répondre au processus de métropolisation économique et renforcer leur compétitivité internationale, les pouvoirs publics donnent aux transports urbains des fonctions plus larges que celle de garantir la

Figure n°194

Phénomène observé : la mutation des transports (inter-)urbains et des politiques publiques

CONSTANTES	VARIABLES	CONSTATS
<b>Le pouvoir (supra)local comme moteur des transports urbains</b>	La place de l'Etat	L'Etat, est, en matière de planification, un facteur d'immobilisme et en matière de gestion, responsable d'une déresponsabilisation des pouvoirs locaux. Il doit, en fait, moins faire que de donner les moyens de faire.
	La latitude d'action des pouvoirs locaux	Le dynamisme de la politique en matière de transports urbains dépend du dynamisme des pouvoirs locaux (métropolitains) et de leur capacité technique et financière.
<b>Une mutation des financements</b>	Le financement public	Plus élevée est la participation de l'Etat, moins grande est l'implication des structures intercommunales, plus symboliques et timides sont les politiques publiques de transport.
	Le financement "privé" direct	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'autofinancement (recettes d'exploitation) : depuis les années 1990, recherche d'une meilleure productivité des réseaux.</li> <li>▪ Une taxation ciblée à destination des politiques de transport vaut mieux qu'une trop forte domination étatique.</li> </ul>
<b>Le poids des héritages historiques : une multiplicité d'acteurs dans l'aire métropolitaine</b>	Nombre des acteurs	Plus élevé est le nombre des acteurs en transports, moins aisée s'avère leur cohabitation ou leur coordination (si tant est qu'elle soit perçue comme nécessaire), plus importants sont les dysfonctionnements.
	Statut et pouvoirs des acteurs institutionnels	Les AOT doivent relever préférentiellement d'administrations intercommunales, et concentrer les moyens et les pouvoirs susceptibles d'interférer avec l'organisation ou la planification des réseaux.
	Statuts et pouvoirs des exploitants	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Régies directes : peu courantes, directement soumises aux AOT, peu de pouvoirs décisionnels.</li> <li>▪ Sociétés parapubliques : plus présentes, plus indépendantes que les régies, elles sont parfois même les AOT.</li> <li>▪ Délégation à des sociétés privées : variétés de situation, les AOT conservant de nombreuses prérogatives, les sociétés n'étant alors que des exécutantes.</li> </ul>
<b>Vers une intégration structurelle et fonctionnelle</b>	Conditions du passage d'une politique quantitative à une politique qualitative en matière de transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Amélioration technique des réseaux : mise en place de transports collectifs en sites propres (métro, tramways) ; remplacement et/ou modernisation des autobus.</li> <li>▪ Raréfaction des ressources financières des collectivités ou des administrations métropolitaines.</li> <li>▪ Expérimentation de nouveaux modes semi-collectifs.</li> <li>▪ Mutation des fonctions données au transport urbain.</li> <li>▪ Recherche d'une coordination des modes et des réseaux.</li> </ul>
	Recours aux agences métropolitaines et intégration fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ objectifs : garantir l'accessibilité interne et externe et la productivité des réseaux.</li> <li>▪ A défaut de la formation de pouvoirs métropolitains et de structures supracommunales, recours à une intégration fonctionnelle.</li> <li>▪ La tendance observée concourt au renforcement de ces agences (organisation et gestion).</li> <li>▪ En fait, même si les agences métropolitaines ne sont considérées que comme un lieu de rencontre des AOT et n'ont que peu de pouvoirs propres, elles peuvent concourir à une nette amélioration de l'usage combiné des réseaux urbains ou interurbains.</li> <li>▪ La fusion des sociétés de transports n'est pas indispensable quand les conditions d'usage des réseaux sont unifiées.</li> </ul>

**NB** : issus de l'analyse des aires métropolitaines de Lille et de Montréal, les éléments susmentionnés ne peuvent, en tout état de cause, prendre valeur générale ou universelle qu'avec la constatation de leur validité dans d'autres agglomérations.

mobilité interne des agglomérations. Ils deviennent le vecteur d'une intégration des politiques publiques (transversalité) et le support de la rénovation urbaine, de la lutte contre les pollutions (atmosphérique, bruit...).

Il reste toutefois à garantir l'accessibilité interne et externe et la productivité des réseaux (augmentation de la fréquentation, baisse des coûts par passager...) alors que la situation qui prévaut souvent reste la juxtaposition / imbrication des AOT et des exploitants.

A défaut de la formation de pouvoirs métropolitains et de structures de coopération supracommunales qui correspondent aux territoires de la mobilité (bassin de vie), seul le recours à une intégration fonctionnelle métropolitaine peut durablement être conforme aux objectifs affichés par les différents acteurs du transport. La création d'agences métropolitaines "à vocation unique" est une constante internationale, mais les formes qu'elles prennent et les conditions de leur fonctionnement sont extrêmement variées.

Pour que l'intégration fonctionnelle soit gage d'efficacité, elle doit, pour le mieux, satisfaire aux exigences de l'intégration politico-administratives des aires métropolitaines développées *supra* : prédominance des pouvoirs (supra)locaux, acceptation de la structure et consensus ; suffisance des moyens financiers, et part importante du financement propre ; transfert des pouvoirs en matière de transport à l'entité... Mais cette option ne constitue qu'un idéal vers lequel tendre - la tendance est d'ailleurs au renforcement de ces structures métropolitaines - et en aucun cas une situation ordinaire.

En fait, même si les agences métropolitaines ne sont considérées que comme un lieu de rencontre des Autorités Organisatrices des Transports et n'ont que peu de pouvoirs propres, elles peuvent concourir à une nette amélioration de l'usage combiné des réseaux urbains ou interurbains grâce à la mise en place de tarifications communes (intégration tarifaire) et de pôles multimodaux ou multi-réseaux, qui sont tous deux incontournables.

Il existe néanmoins des effets pervers à la création d'agences métropolitaines. Une multiplication exponentielle du nombre d'agences obvie certes à certains dysfonctionnements métropolitains, mais génère une fragmentation administrative supplémentaire des agglomérations. Elle provoque aussi une division sectorielle des politiques qui empêche toute association (transversalité) avec d'autres politiques métropolitaines, et nuit ainsi à l'intégration des aires métropolitaines. Ainsi, les agences doivent être considérées avant tout comme des alternatives de court ou moyen terme, leur réussite devant

convaincre de la formation d'une administration métropolitaine intégrée et unique lorsque ne sont intéressées que les municipalités.

De plus, l'intégration-fusion des sociétés de transports doit être réalisée lorsqu'elle est possible, ce qui n'est en règle générale, jamais aisée, du fait, de leur nombre, de la variété de leurs statuts juridiques, de questions salariales (ou avantages sociaux...) par exemple. La présence d'un exploitant unique peut certes faciliter les relations institutionnelles, mais n'est en aucun cas nécessaire pour l'utilisateur, quand celui-ci peut, à satiété, fréquenter indifféremment les réseaux : l'intégration tarifaire peut ainsi suffire.

---

Au final, l'efficacité des politiques publiques, autant que nous avons pu le constater, est d'autant plus grande que les facteurs suivants sont remplis :

- intermunicipalisation de l'action publique au niveau des territoires fonctionnels ;
- intégration des fonctions urbaines au sein d'une même entité supracommunale pour en assurer la cohésion, même si certaines d'entre elles peuvent donner lieu à l'instauration de structures spécialisées (mais qui y sont étroitement rattachées) dans le but de répondre à une problématique spécifique (multiplicité des acteurs publics ou privés) ;
- ces fonctions urbaines ne doivent pas, dans la mesure où elles concernent spécifiquement le territoire juridique d'une intercommunalité, être partagées avec d'autres niveaux de gouvernement ;
- les pouvoirs locaux doivent disposer d'une liberté d'action qui ne doit pas être entravée exagérément par l'Etat ou les services centraux ou déconcentrés (décentralisation) car une présence minimale de l'Etat garantit un contrôle démocratique (des citoyens) en même temps qu'une adaptation des politiques publiques aux contextes spécifiques de chaque métropole ;
- les pouvoirs locaux associés dans les structures intermunicipales doivent bénéficier d'une représentation ou d'une part de pouvoir "fédéré" minimale, de façon à faire naître un sentiment d'appartenance ;
- le "cumul" des pouvoirs municipaux doit s'inscrire dans une logique consensuelle, jusqu'à former, au final, un pouvoir de commandement métropolitain ;
- les structures intercommunales doivent pouvoir bénéficier des moyens financiers nécessaires à l'exercice de leurs compétences, que ce soit par une imposition des ménages, une fiscalité spécialisée, ou encore des dotations dé-conditionnées de l'Etat (*per capita* par exemple) ;



- les pouvoirs locaux doivent pouvoir disposer de capacités d'expertise propre (services internes) ou le cas échéant avoir les moyens de faire appel à des personnalités ou groupes reconnus (privés, parapublics) ;
- la gouvernance (démocratie participative, consultation de la population) peut être un mode de détermination des politiques publiques qui permette de rapprocher le citoyen d'une structure juridique souvent méconnue et considérée, lorsque les élus ne sont pas élus au suffrage universel direct, comme lointaine, peu démocratique et déconnectée des besoins réels des administrés.

L'inventaire des variables permettant d'apprécier le degré de l'intégration des aires métropolitaines et des politiques publiques, mis à jour à partir de l'étude des cas des métropoles de Lille et de Montréal, valide le choix résolu d'une analyse des rapports entre la ville et le transport collectif sous l'angle du pouvoir local, entendu au sens large des acteurs politiques, privés ou technocratiques, et constitue une référence, une base de travail, pour des recherches similaires.

Ces différents critères mériteraient sans doute d'être confirmés et affinés par une confrontation systématique à d'autres espaces métropolitains. La démarche comparative pourrait alors être de nouveau employée, sur une base internationale, en fonction de caractéristiques géographiques, démographiques, culturels, historiques, en fonction du développement des infrastructures de transport collectif (réseaux de métro). Lyon (France), Munich (Allemagne), Genève, Zurich (Suisse), Saint-Petersbourg (Russie), Toronto, Boston, Mexico, São Paulo (Amériques), Singapour, Osaka (Asie), offriraient des perspectives intéressantes attendu qu'elles remplissent toutes des fonctions métropolitaines et qu'elles représentent un panel particulièrement large et diversifié.

# REMERCIEMENTS

---

A ma Mère,

A Monsieur Robert Marconis, mon directeur de recherche

Ainsi qu'à tous les professeurs rencontrés au cours de ces dernières années, à Lille, à Montréal, à Toulouse ou à Bordeaux

## BELGIQUE

---

- Monsieur Patrick BINTEIN, Intercommunale d'étude et de gestion (IEG), Mouscron (Wallonie)

## FRANCE

---

### *Services administratifs*

---

- Madame Frédérique BIREMBAUX, Préfecture du Nord, Direction des relations avec les collectivités locales
- Madame Isabelle BRUITILLE, Banque de France, Centre Régional de Documentation, Lille
- Monsieur Bernard CAILLAT, SNCF, Direction Régionale de Lille, Délégué TER
- Madame CARPENTIER, Région Nord-Pas-de-Calais, Services financiers
- Monsieur Philippe CARRU, Lille Métropole Communauté Urbaine, Directeur du service documentation, et tout particulièrement les membres de son service pour leur concours précieux tout au long de mes recherches
- Monsieur Philippe DANTAN, Société Transpole, Secrétaire général
- Monsieur Jacques DELEBARRE, Lille Métropole Communauté Urbaine, Directeur adjoint du service d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille
- Madame Francine DEMARET, Lille Métropole Communauté Urbaine, Service d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille, exploitation et sécurité du réseau
- Madame FONTAINE, Lille Métropole Communauté Urbaine, Service des instances
- Monsieur Jean GHERIDA, Via GTI (Générale de Transport et d'industrie), Directeur de la communication
- Mademoiselle LEGENTIL, Archives Départementales du Nord
- Monsieur Jacques LEJEUNE, Conseil Général du Nord, Directeur du service secrétariat de l'assemblée départementale
- Monsieur P. PALMIER, Lille Métropole Communauté Urbaine, Plan de Déplacements Urbains
- Monsieur ROBLES, Conseil Général du Nord, Directeur du service transport de passagers
- Monsieur Jean-Louis SEHIER, Lille Métropole Communauté Urbaine, Chef de la mission Plan de Déplacements Urbains
- Mademoiselle SPETEBROET, Lille Métropole Communauté Urbaine, Direction des services financiers
- Monsieur Guy VASSEUR, Lille Métropole Communauté Urbaine, Directeur du service d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille

### *Personnalités du monde politique*

---

- Monsieur Paul ASTIER, Maire de Bondues, Vice-Président de la Communauté Urbaine de Lille chargé du Plan de Déplacements Urbains (GADEC)
- Monsieur Philippe BERNARD, Conseiller Municipal de la Ville de Lille, Conseiller Communautaire (FN)
- Monsieur Bernard CARTON, Conseiller Municipal de Roubaix, Conseiller communautaire (PS), Président du Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la CUDL (SMT)

- **Madame Annette DARNEL**, Adjointe au maire de Marcq-en-Barœul, Conseillère communautaire (Intergroupe)
- **Monsieur Roger DUTRIEZ**, Maire de Pérenchies, Conseiller communautaire (1971-1995) (GADEC)
- **Monsieur Patrick GENELLE**, Maire de Hallennes-lez-Haubourdin, Conseiller communautaire (non inscrit)
- **Monsieur LEPRETRE, assistant de Monsieur Christian DECOCQ**, Conseiller municipal de la ville de Lille (RPR), Vice-Président de la Communauté Urbaine de Lille
- **Monsieur Pierre MAUROY**, Président de Lille Métropole Communauté Urbaine (PS), Sénateur, adjoint municipal de Lille. Ancien Premier Ministre (1981-1984). Ancien Maire de Lille (1973-2001).

## QUEBEC (CANADA)

---

### *Services administratifs*

---

- **Monsieur Michel BEAULE**, Gouvernement du Québec, Ministère des transports (Montréal), Service des politiques en transport des personnes, Chef de la division des études socio-économiques
- **Monsieur Daniel BERGERON**, Agence Métropolitaine de Transport, Analyste transport
- **Monsieur Denis HOULE**, Communauté Urbaine de Montréal, Trésorier adjoint
- **Monsieur Pierre LAPORTE**, Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal, Service de la communication
- **Monsieur Réjean LEROUX**, Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires Municipales et de la Métropole (Québec Ville), Affaires Publiques et Communications
- **Monsieur Michel MARSAN**, Communauté Urbaine de Montréal, Directeur du service des documents et des archives **et tout particulièrement Madame Lynne TREPANIER**, sa collaboratrice
- **Madame Claire MORISSETTE**, Communauté Urbaine de Montréal, Service de la planification du territoire
- **Madame Dominique MORVAL**, Communauté Urbaine de Montréal, Office de l'expansion économique
- **Madame Linda PONTON**, Société de Transport de la Ville de Laval, Communication et Marketing
- **Monsieur Dominique PROVOST**, Communauté Urbaine de Montréal, Office de l'expansion économique
- **Monsieur André REGNIER**, Communauté Urbaine de Montréal, Service trésorerie
- **Monsieur Daniel ROBIDOUX**, Gouvernement du Québec, Ministère des Transports (Québec Ville), Service du transport terrestre des personnes, Direction mobilité en transport
- **Monsieur Erwin ROY**, Gouvernement du Québec, Ministère des Transports (Montréal), Service du transport terrestre des personnes, Direction mobilité en transport
- **Madame Louise TREMBLAY**, Gouvernement du Québec, Ministère des Transports (Montréal), direction des relations avec le public et les médias

### *Personnalités du monde politique*

---

- **Monsieur Georges BOSSE**, Maire de la Ville de Verdun, Président de l'UMBM, Conseiller communautaire
- **Monsieur André CARDINAL**, Conseiller municipal (opposition) de la Ville de Montréal, Conseiller communautaire
- **Madame Vera DANYLUK**, Présidente du Comité Exécutif de la Communauté Urbaine de Montréal
- **Monsieur Jérôme UNTERBERG**, Maire de la Ville d'Outremont, Conseiller Communautaire

# BIBLIOGRAPHIE

---

---

## GENERALITES

---

---

- FREMY Dominique / FREMY Michèle, *Quid 1995*, Edition Robert Laffont, 2078 pages
- GILBERT Guy / GUENGANT Alain, *La fiscalité locale en question*, Montchrestien, collection : les clefs de l'économie, 1991

## GEOGRAPHIE ET ECONOMIE

---

- AYDALOT Philippe, *Economie régionale et urbaine*, Economica, 1985, 487 pages
- BALESTE Marcel, *L'économie française*, Masson géographie, 12<sup>e</sup> édition, 1992, 326 pages
- BREMONT Janine / GELEDAN Alain, *Dictionnaire économique et Social*, Hatier, Paris, 4<sup>e</sup> édition, 1990, 419 pages
- BREMONT Janine / GELEDAN Alain, *Dictionnaire des théories et mécanismes économiques*, Hatier, Paris, 1984, 476 pages
- GEORGE Pierre, *Dictionnaire de la géographie*, PUF, 4<sup>e</sup> édition, 1990, 510 pages
- GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français en 1972*, Flammarion, 1972, 284 pages
- GUGLIELMO Raymond, *Les grandes métropoles du monde*, Masson et Armand Colin éditeurs, 1996
- SCHEIBLING Jacques, *Qu'est-ce que la Géographie ?*, Carré Géographie – Hachette, 1994

## HISTOIRE

---

- AMBROSI Christian / AMBROSI Arlette, *La France, 1870-1990*, Masson, collection un siècle d'histoire, 1991, 468 pages
- DELSALLE Paul, *Lille-Roubaix-Tourcoing, histoire et traditions*, Editions Charles Corlet, 1991, 296 pages
- EASTERBROOK W.T. / AITKEN Hugh G.J., *Canadian economic history*, Macmillan, Toronto, 1975
- FRUIT René, *La croissance économique du pays de Saint-Amand (1668-1914)*, Armand Colin, Paris, 1963, 550 pages
- LINTEAU / DUROCHER / ROBERT, *Histoire du Québec contemporain*, Boréal express, 1979
- LINTEAU Paul-André, *Histoire du Canada*, PUF, Que sais-je ? n°232, Paris, 1994, 128 pages
- MORIN Jean-Jacques / WOEHLING José, *Demain, Le Québec – choix politiques et constitutionnels d'un pays en devenir*, Editions du Septentrion, Québec, 1994, 315 pages
- PORTES Jacques, *Le Canada et le Québec au XX<sup>e</sup> siècle*, Armand Colin, Paris, 1994, 196 pages
- TRENARD Louis, *Histoire d'une métropole, Lille-Roubaix-Tourcoing*, Privat, Toulouse, 1977, 520 pages
- TRENARD Louis / HILAIRE Yves-Marie, *Histoire de Lille, du XIX<sup>e</sup> siècle au seuil du XXI<sup>e</sup> siècle*, Perrin, 1999, 541 pages

## DECENTRALISATION ET DECONCENTRATION

---

---

- PADDISON Ronan, "Decoding Decentralisation : The Marketing of Urban Local Power ?", in *Urban Studies*, Vol. 36, n°1, 1999, pp. 107-119

## FRANCE

---

- BECET Jean-Marie, *Les institutions administratives*, Economica, 1997, 362 pages
- BLANC Jacques / REMOND Bruno, *Les collectivités locales*, Presses de Science Politique et Dalloz, 1995, 700 pages
- CHAUVIN Francis, "le cadre institutionnel et son évolution – L'Etat et sa réforme depuis les lois de décentralisation", in *Cahiers Français*, 293, octobre - décembre 1999, pp. 18-23
- COMMISSION DE DEVELOPPEMENT DES RESPONSABILITES LOCALES, *Vivre ensemble (dit "rapport Guichard")*, Paris, septembre 1976, 516 pages
- COMMISSION POUR L'AVENIR DE LA DECENTRALISATION, *Refonder l'action publique locale (dit "rapport Mauroy")*, Paris, mardi 17 octobre 2000, 139 pages

- **DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE (DATAR)**, *Débat national pour l'aménagement du territoire – document d'étape*, La Documentation Française, avril 1994, 75 pages (+ annexes par région)
- **GREFFE Xavier (1984)**, *Territoires en France - les enjeux économiques de la décentralisation*, Economica, 1984, 304 pages
- **GREFFE Xavier (1992)**, *La décentralisation*, Repères - La découverte, 1992, 124 pages
- **HOFFMANN-MARTINOT Vincent / NEVERS Jean-Yves**, "French Local policy Change in a Period of Austerity : A Silent Revolution", in **CLARK Susan E.**, *Urban innovation an autonomy*, Sage Publication, 1989, pp. 182-212
- **MONTRICHER (de) Nicole**, "la déconcentration", in **NEMERY Jean-Claude / WACHTER Serge**, *Gouverner les territoires*, DATAR, 1994, 200 pages, pp. 61-77
- **MOREAU Jacques**, *Administration régionale, départementale et municipale*, 11<sup>e</sup> édition, Dalloz, mémentos – droit public, science politique, 1995, 222 pages
- **MORAND-DEVILLER Jacqueline**, *Cours de droit administratif*, quatrième édition, Montchrestien, Paris, 1995, 791 pages
- **NEEF Rainer**, "Autonomie locale et polarisation spatiale : une vue comparative", in **BIAREZ Sylvie / NEVERS Jean-Yves**, *Gouvernement local et politiques urbaines - actes du colloque international de Grenoble*, 2-3 février 1993, CERAT, Pir-Villes (CNRS), Grenoble, octobre 1994, pp. 91-106
- **NOVARINA Gilles / MARTIN Samuel**, *La décentralisation – tome 11 – Décentralisation et intercommunalité*, Syros Alternatives & ADELS, 1988
- **PRETECEILLE Edmond**, *Mutations urbaines et politiques locales - volume 1*, CSU, 1988, 195 pages
- **PRUD'HOMME Rémy**, "Mérites et limites du système français", in **NEMERY Jean-Claude / WACHTER Serge**, *Gouverner les territoires*, Editions de l'Aube, 1994, 200 pages, pp. 81-112
- **REMOND Bruno**, "le cadre institutionnel et son évolution – La décentralisation aujourd'hui : un dessin politique sans dessin institutionnel", in *Cahiers Français*, 293, octobre - décembre 1999, pp. 11-17
- **RIBOT Catherine**, "De la loi ATR à la loi ADT", in **BOURJOL Maurice (1995)**, *Intercommunalité et développement du territoire*, LGDJ, avril 1995, 218 pages, pp. 63-85
- **SAEZ Guy / BASSAND Michel**, "Les recompositions de l'action publique en contexte métropolitain et transfrontalier", in **SAEZ Guy / LERESCHE Jean-Philippe / BASSAND Michel**, *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière, Action publique territoriale*, Hachette – logiques politiques, 315 pages, pp. 9-46
- **THOENIG Jean-Claude**, "Vers un nouvel élan de la décentralisation", in *Cahiers français*, n°256, 1992, pp. 73-80
- **VERPEAUX Michel**, "Le cadre institutionnel et son évolution – La décentralisation depuis les lois de 1982", in *Cahiers Français*, 293, octobre - décembre 1999, pp. 2-10
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 4 mai 2000, "Unanimité pour la disparition des cantons"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 18 octobre 2000, "Comme une fleur à Pierre Mauroy"
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 12 juillet 2001, "démocratie participative, mode d'emploi"
- **WACHTER Serge**, "La décentralisation", in **NEMERY Jean-Claude / WACHTER Serge**, *Gouverner les territoires*, DATAR, 1994, 200 pages, pp. 49-55

## QUEBEC

- **AUDETTE Richard**, *Les MRC, dix ans après : un bilan de leur engagement*, Gouvernement du Québec - Conseil des affaires sociales, 1992, 39 pages
- **BOISVERT Michel**, *Le regroupement intermunicipal en MRC : une conception opérationnelle avec application à la Mauricie, Notes de recherche*, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal, 1986, 83 pages
- **DESY Jean / KLEIN Juan-Luis**, "La loi 125 : cadre d'une nouvelle articulation de l'Etat à la société locale", in **GERMAIN Annick / HAMEL Pierre (texte rassemblés par)**, *Aménagement et Pouvoir Local*, Cahiers de l'ACFAS n°31, actes du Colloque de la section Aménagement et Urbanisme de l'Association Canadienne-Française pour l'Avancement des sciences, tenu à l'Université Laval (Ville de Québec) les 9 et 10 mai 1984, 1985, pp.101-126
- **FORTIN Gérald / PARENT Lucie**, *Les MRC et leur capacité d'extension*, Etudes et documents n°38, INRS-Urbanisation (Montréal), novembre 1983, 86 pages
- **FORTIN Gérald / PARENT Lucie**, *Les MRC : un devenir perpétuel*, Etudes et documents n°42, INRS-Urbanisation (Montréal), 1985, 68 pages
- **GENDRON François (Ministre délégué à l'Aménagement et au Développement régional)**, *Le choix des Régions*, Editeur officiel du Québec, Québec, 1983
- **L'HEUREUX Jacques**, *Droit municipal québécois*, éditions SORJ, Montréal, 1981, 280 pages
- **LUNEAU Jacques**, "Analyse des mémoires du monde municipal présentés lors de la consultation sur le "Choix des régions", in **GERMAIN Annick / HAMEL Pierre (texte rassemblés par)**, *Aménagement et Pouvoir Local*, Cahiers de l'ACFAS n°31, actes du Colloque de la section Aménagement et Urbanisme de l'Association Canadienne-Française pour l'Avancement des sciences, tenu à l'Université Laval (Ville de Québec) les 9 et 10 mai 1984, 1985, pp. 69-100
- **MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1998-2)**, *Le système municipal québécois*, Bibliothèque nationale du Québec, 1998, 20 pages

- **QUESNEL Louise (1984)**, "Principes proposés dans le débat sur la réorganisation des pouvoirs locaux au Québec", in *Cahiers d'aménagement et de développement régional*, n°8402, Université Laval, Québec, 1984, 13 pages
- **SECRETARIAT A L'AMENAGEMENT ET A LA DECENTRALISATION (SAD) (Québec)**, *Le territoire des comtés municipaux renouvelés*, collection : la décentralisation, perspective communautaire, n°6, Québec, Ministère du Conseil exécutif (Québec), 1979

---

---

## GROUPEMENT INTERCOMMUNAL ET REGROUPEMENT COMMUNAL

---

---

### INTERCOMMUNALITE – INTERMUNICIPALITE

---

- **ALONSO W.**, "The economics of urban size", in *Papers of the Regional Science Association*, 26, 1971, pp. 71-83
- **ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DES INTERCOMMUNALES LIEGEOISES (APRIL)**, *Vade-mecum des intercommunales en Région wallonne*, Ministère de la Région wallonne (Belgique), 1999, 72 pages (+ fiches signalétiques)
- **HAMILTON David K.**, "Organizing government structure and governance functions in metropolitan areas in response to growth and change : a critical overview", in *Journal of Urban Affairs*, Vol. 22, n°1, 2000, pp. 65-84
- **JEFFREY / SALANI / BOROSHOK**, *County government structure*, Washington, DC : National Association of Counties, 1989
- **KEATING Michael**, "Size, efficiency, and Democracy : Consolidation, fragmentation and public choice", in **JUDGE David / STOCKER Gerry / WOLMAN Harold (edited by)**, *Theories of Urban Politics*, Sage Publications, 1995, 300 pages, pp. 117-134
- **MARCOU Gérard / RANGEON François / THIEBAULT Jean-Louis**, "Le gouvernement des villes et les relations contractuelles entre collectivités publiques", in **GODARD Francis (coordinateur)**, *Le gouvernement des villes – territoires et pouvoirs*, Descartes & Cie, Paris, 1997, 287 pages, pp. 137-211
- **MEDARD Jean-François**, "Les communautés urbaines : renforcement ou déclin de l'autonomie locale", in *Revue de droit public*, vol. 84, 1968, n°4-5, p 737-800
- **MINISTERE DE L'INTERIEUR (France) – Direction Générale des collectivités locales**, "La coopération intercommunale en Europe", in *Démocratie Locale*, numéro spécial, Octobre 1990, pp. 6-8
- **SHARPE L. J.**, "The future of metropolitan government", in **SHARPE L. J. (edited by)**, *The government of world cities – the future of the metro model*, John Wiley & Sons Ltd., 1995, 234 pages, pp. 11-31

---

### CANADA – QUEBEC - MONTREAL

---

- **COLLIN Jean-Pierre / DAGENAIS Michèle**, "Evolution des enjeux politiques locaux et des pratiques municipales dans l'île de Montréal, 1840-1950", Communication présentée dans le cadre de la troisième table ronde d'histoire urbaine, Enjeux et expressions de la politique municipale (Moyen Age – XX<sup>e</sup> siècle), Centre de recherche historique sur la ville, Université de Strasbourg, 24-25 mars 1995, 28 pages
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (1956)**, *Commission Métropolitaine de Montréal – Charte et règlement de procédure*, 1956, (partie francophone :) 86 pages
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (1990)**, *Projet de loi 257 : loi concernant la régie intermunicipale de gestion des déchets sur l'île de Montréal*, adoptée le 22 juin 1990, 7 pages
- **PINEAULT Stéphane**, "L'approche des régimes urbains appliquée aux enjeux métropolitains : l'épisode de la création de la commission métropolitaine de Montréal", communication présentée dans le cadre du colloque "le développement urbain de Montréal et de Barcelone à l'époque contemporaine : étude comparative", Barcelone, Espagne, 5-7 mai 1997, non paginé
- **SMITH Patrick J.**, "Governing Metropolitan Change : Public Policy and Governance in Canada's City Regions", in **LIGHTBODY James (ed.)**, *Canadian metropolitics, governing our cities*, Copp Clark Ltd, 1995, 321 pages, pp. 161-192
- **VILLE DE BEACONSFIELD**, *Entente intermunicipale relative à la protection contre les incendies*, 16 février 1988, 18 pages

---

### FRANCE

---

- **ASSOCIATION DES DISTRICTS ET DES COMMUNAUTES DE FRANCE (ADCF)**, *L'intercommunalité, cœur d'une nouvelle organisation territoriale - propositions de l'ADCF*, présentées à l'occasion de la 9<sup>e</sup> convention nationale de l'ADCF, Paris, jeudi 15 octobre 1998, 10 pages
- **BERNARD-GELABERT Marie-Christine / LABIA Patrick**, *Intercommunalités, mode d'emploi*, Economica, 1992
- **BOURJOL Maurice (1963)**, *Les districts urbains*, Editions Berger Levrault, 1963
- **BOURJOL Maurice (1994)**, *Intercommunalité et Union Européenne*, LGDJ, 1994, 196 pages

- **BRECHON-MOULENES Christine / ROUAULT Marie-Christine**, "Les Communautés Urbaines", in **BENOIT Francis-Paul**, *Collectivités locales*, Tome VIII, Chapitre IV, Dalloz, 1994, pp. 9350-1 à 9353-99 ;
- **CARLES Joseph**, "La coopération intercommunale comme voie d'amélioration des conditions financières Etat / collectivités locales dans une perspective d'aménagement du territoire", in **BOURJOL Maurice (1995)**, *Intercommunalité et développement du territoire*, LGDJ, avril 1995, 218 pages, pp. 129-145
- **COLARD Daniel**, "Une structure supra-communale pour les grandes villes", in *Actualité Juridique de Droit Administratif (AJDA)*, n°7, 1967, pp. 449-461
- **GILBERT Guy / GUENGANT Alain**, *La fiscalité locale en question*, Montchrétien, 1992
- **INGELAERE Raynald / THIEVENAZ Stéphane**, *L'agglomération toulousaine, une intercommunalité bicéphale*, maîtrise de géographie, Université de Toulouse II, juin 1995, 158 pages
- **LEFEVRE Christian (1994)**, "Les politiques institutionnelles visant à constituer des autorités d'agglomération dans les pays industrialisés. Etude centrée sur quatre pays : Italie, France, Grande-Bretagne et Etats-Unis", in **BIAREZ Sylvie / NEVERS Jean-Yves**, *Gouvernement local et politiques urbaines*, actes du colloque international de Grenoble, 2-3 février 1993, CERAT, Pir-Villes (CNRS), Grenoble, octobre 1994, pp. 339-350
- **LEROUSSEAU Bernard**, "Crise de l'intercommunalité ?", in **BOURJOL Maurice (1995)**, *Intercommunalité et développement du territoire*, LGDJ, 1995, 218 pages, pp. 29-51
- **LIMOZIN Pierre**, "L'intercommunalité : une nouvelle territorialité ?", in *Annales de géographie*, n°599, janvier - février 1998, Armand Colin, pp. 59-83
- **MAZERES Jean-Arnaud / ORTIZ Laure**, "Intercommunalité et démocratie", in **BOURJOL Maurice (1995)**, *Intercommunalité et développement du territoire*, LGDJ, 1995, 218 pages, pp. 163-204
- **MAZIAU Nicolas**, "L'intercommunalité à la croisée des chemins : quels modes de coopération pour quels objectifs ?", in *Revue Administrative*, n°296, 1997, pp. 190-202
- **MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA SECURITE PUBLIQUE (1993)**, *La solidarité financière intercommunale – partage ou mise en commun de la taxe professionnelle*, Syros Alternatives – Les cahiers de l'intercommunalité, 1993
- **MINISTERE DE L'INTERIEUR (1998-1) - direction générale des collectivités locales**, Projet de loi relatif à l'organisation urbaine et à la simplification de la coopération intercommunale – exposé des motifs, 2 septembre 1998, 38 pages
- **MINISTERE DE L'INTERIEUR (1998-2) – direction générale des collectivités locales**, Projet de loi relatif à l'organisation urbaine et à la simplification intercommunale, octobre 1998, 59 pages
- **MINISTERE DE L'INTERIEUR (1999) – direction générale des collectivités locales**, Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, Journal officiel des Lois et Décrets, n°160, du 12 et 13 juillet 1999, 36 pages
- **MOQUAY Patrick**, *Coopération intercommunale et société locale*, L'harmattan, avril 1998, 308 pages
- **MONITEUR (Le)**, "Projet de loi d'orientation pour le développement du territoire", cahier spécial 4721bis, 20 mai 1994
- **PERRIN Bernard**, "Fondements et perspectives de la coopération intercommunale", in *Revue administrative*, n°285, mai - juin 1995, pp. 288-292
- **PETIT Philippe**, *Le guide de la coopération intercommunale*, Le Moniteur, Paris, 1992, 237 pages
- **POCHAT Josée**, "Intercommunalité : simplifier les règles du jeu", in *Vie Publique*, février 1995, pp. 19-23
- **PONTIER Jean-Marie**, "La nouvelle réforme des structures de coopération intercommunale", in *Revue Administrative*, n°311, 1999, pp. 516-521
- **REGOURD Serge**, "Organisation et fonctionnement des collectivités locales : nouveaux enjeux – L'intercommunalité : au cœur d'une spécificité française", in *Cahiers Français*, 293, octobre - décembre 1999, pp. 40-45
- **SIMONET Anne / LEGER Jean-Michel**, *De la coopération intercommunale au regroupement de communes – essai d'analyse de la politique urbaine et des rapports entre communes dans un syndicat, un district et une communauté urbaine*, Comité de sociologie économique et politique, Paris, 1975, 217 pages

## LONDRES

- **BOYNE George A. / COLE Michael**, "Revolution, evolution and local government structure : an empirical analysis of London", in *Urban Studies*, vol. 35, n°4, 1998, pp. 751-768
- **BRAND Elisabeth**, "L'administration métropolitaine anglaise", in *Actualité Juridique de Droit Administratif (AJDA)*, n°9, septembre 1975, pp. 475-484
- **FLYNN Norman / LEACH Steve / VIELBA Carol**, *Abolition or Reform ? The GLC and the Metropolitan County Council*, George Allen Xunwin, 1985, 143 pages
- **FOLEY Donald L.**, *Governing the London Region : Reorganization and planning in the 1960's*, University of California Press, 1972, 223 pages
- **NEWMAN Peter / THORNLEY Andy**, "Fragmentation and Centralisation in the Gouvernance of London : Influencing the Urban Policy and Planning Agenda", in *Urban Studies*, Vol. 34, No. 7, 1997, pp. 967-988
- **NEWMAN Peter / THORNLEY Andy (traduit de l'anglais par André-Louis SANGUIN)**, "Décentralisation et fragmentation dans l'aménagement de Londres", in **CLAVAL Paul / SANGUIN André-Louis**, *Métropolisation et politique*, L'Harmattan, collection géographie et culture, 1997, 316 pages, pp. 283-295
- **SKELCHER C. / STEWART J.**, *The appointed government of London, paper prepared for the Association of the London Authorities*, november 1993

- **YOUNG Ken / GARSIDE Patricia L.**, *Metropolitan London – Politics and change 1837-1981*, Edward Arnold, London, 1982, 401 pages

## REGROUPEMENT COMMUNAL (FUSION ET ANNEXION)

- **BEDARD Roger J.**, *La bataille des annexions (la petite municipalité, institution démocratique par excellence est-elle vouée à la disparition ?)*, Les éditions du Jour Inc., Ottawa, 1965
- **COMMISSION D'ETUDE SUR LES PROBLEMES INTERMUNICIPAUX DE L'ILE JESUS (Commission Sylvestre)**, *Rapport final et suppléments statistiques*, Gouvernement du Québec, décembre 1964, Tome 1, 110 pages
- **DELORME Pierre**, *L'ordre urbain*, Les éditions Asticou enrg., 1986, 220 pages
- **GIBLI-DELVALLET Béatrice**, *La région, territoires politiques – Le Nord-Pas-de-Calais, au bout du tunnel*, Fayard, 1990, 449 pages
- **MADIOT Yves**, *Les fusions et regroupements de communes – problèmes posés par la réforme des structures communales*, LGDJ, 1973, 284 pages
- **ROUSSILLON Henry**, *Les structures territoriales de Communes – réformes et perspectives d'avenir*, LGDJ, 1972
- **VILLE DE MONTREAL (1970) – bureau de recherches économiques**, *Tableau schématique de l'évolution des Municipalités de la Région de Montréal*, 1970, 39 pages

## METROPOLES

- **FREMONT Armand**, *La Région, espace vécu*, PUF, 1976, 223 pages
- **GAUDIN Jean-Pierre**, *Technopolis, crises urbaines et innovations municipales*, Economie en liberté - PUF, 1989, 168 pages
- **JOYE Dominique**, "le gouvernement métropolitain : entre efficacité technique et démocratie", in **LERESCHE Jean-Philippe / JOYE Dominique / BRASSAND Michel**, *Métropolisations – interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Georg éditeur, 1994, 315pages, pp. 139-157
- **KISSLING Christopher / MAY Anthony / SIMKOWITZ Howard (OCDE)**, "Utilisation du sol", rapport de base numéro 8, in **Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) / Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp281-312
- **LABORDE Pierre**, *Les espaces urbains dans le monde*, Nathan-Université, Paris, 1989, 240 pages
- **LEFEVRE Christian / BODY-GENDROT Sophie**, *Les villes des Etats-Unis*, Masson géographie, 1988, 223 pages
- **MAROIS Claude**, "Caractéristiques des changements du paysage urbain dans la ville de Montréal", in *Annales de Géographie*, n°548, XCVII<sup>e</sup> année, juillet-août 1989, pp. 385-402
- **PHILIPPONNEAU Michel**, "Paris et l'aménagement du territoire", in **BEAUJEU-GARNIER Jacqueline / DEZERT Bernard (coordination)**, *La grande ville, enjeu du XXI<sup>e</sup> siècle (hommage à Jean Bastié)*, PUF, 1991, 607 pages, pp. 497-510
- **RAZIN Eran**, "Policies to control urban sprawl : planning régulations and changes in the 'rules of the game' ?", in *Urban Studies*, Vol. 35, n°2, 1998, pp. 321-340

## METROPOLISATION ET INTERNATIONALISATION

- **ASHWORTH G. / VOOGD H.**, *Selling the City*, Belhaven, London, 1990
- **BEGG Iain**, "Cities and Competitiveness", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 795-809
- **BODDY Martin**, "Geographical Economics and Urban Competitiveness : A Critique", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 811-842
- **BOUINOT Jean / BERMILS Bernard**, *La gestion stratégique des villes, entre compétition et coopération*, Armand Colin, collection U Géographie, 1995, 208 pages
- **BRENNER Neil**, "Globalisation as reterritorialisation : The re-scaling of urban governance in the European Union" (The Donald Robertson Memorial Prizewinner 1999), in *Urban studies*, Vol. 36, n°3, 1999, pp. 431-451
- **BUDD LESLIE**, "Territorial Competition and Globalisation : Scylla and Charybdis of European Cities", in *Urban Studies*, vol. 35, n°4, 1998, pp. 663-685
- **CHECHIRE Paul**, "Cities in competition : Articulating the gains from integration", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 843-864
- **CHECHIRE Paul C. / GORDON Ian R. (1993)**, "European integration : territorial competition in theory and practice", *Working Paper*, n°2, Centre for the Study of Advanced European Regions, Faculty of Urban and Regional Studies, University of Reading, 1993
- **CHECHIRE Paul C. / GORDON Ian R. (1998)**, "Territorial Competition : Somme Lessons for Policy", in *The Annals of Regional Science*, Vol. 32, springer-verlag 1998, pp. 321-346
- **GACHELIN Charles**, *Métropolisation : Dynamiques de métropolisation, Hypothèses pour la métropole lilloise*, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, 1992, 16 pages
- **GORDON Ian**, "Internationalisation and Urban Competition", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 1001-1016



- **JENSEN-BUTLER Chris**, "Cities in Competition : equity issues", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 865-891
- **KOSTINSKIY Grigoriy**, "Globalisation de l'économie et notions urbanistiques", in **CLAVAL Paul / SANGUIN André-Louis (sous la direction de)**, *Métropolisation et Politique*, L'Harmattan, collection géographie et cultures, 1997, 316 pages, pp. 17-25
- **LEVER William F. / TUROK Ivan**, "Competitive Cities : Introduction to the Review", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 791-793
- **RACO Mike**, "Competition, Collaboration and The New Industrial Districts : Examining the Institutional Turn in Local Economic Development", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 951-968
- **ROGERSON Robert J.**, "Quality of Life and City Competitiveness", in *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1999, pp. 969-985
- **SWYNGEDOUW E.**, "The mammon quest : 'glocalisation, interspatial competition and the monetary order – the construction of new scales", in **DUNFORD M. / KAFKALAS G.**, *Cities and Régions in the new Europe*, Belhaven Press, New York, pp. 39-67

## DEVELOPPEMENT DURABLE

- **ALEXANDRE Ariel / THEYS Jacques**, "synthèse de l'atelier - Sixième thème : villes durables, villes vulnérables ?", in **SPECTOR Thérèse et THEYS Jacques (sous la direction)**, *Villes du XXIe siècle – entre villes et métropoles : ruptures ou continuité ?*, synthèse du colloque de La Rochelle d'octobre 1998 « aurons nous l'aptitude collective à vivre positivement les mutations au cours et à venir ? », Ministère de l'équipement, des transports et du logement - CERTU, mai 1999, 262 pages, pp. 167-180
- **CAMAGNI ROBERTO**, "Pour une 'ville durable' ", in **CAMAGNI Roberto / GIBELLI Maria Cristina (dirigé par)**, *Développement durable, quatre métropoles européennes*, Edition de l'Aube / DATAR, 1997, 174 pages, pp. 5-20 ; pp. 5-6
- **CAMAGNI R. / CAPELLO R. / NIJKAMP P.**, "Sustainable city policy : Economic, environmental, technological", in **VAN DER MEULEN G. / ERKELENS P.**, *Urban habitat : the environment of tomorrow*, Technische Universiteit, Eindhoven, 1996
- **DUPUY Gabriel (1995)**, "le développement durable : paradigme pour un renouveau de la planification urbaine ?", in **MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**, *Le développement durable urbain en débat : réflexions à partir de l'exemple canadien*, novembre 1995, pp. 67-68
- **SENECAL G. / GAUDREAU M.**, "Vers la Métropole viable ? Repenser les rapports sociaux et humains à la nature", in **MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**, *Le développement durable urbain en débat : réflexions à partir de l'exemple canadien*, novembre 1995, pp. 39-45
- **WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (WCED)**, *Our common future (Brundtland report)*, ONU, 1987

## POUVOIRS LOCAL ET POUVOIR URBAIN

- **BARLOW I. M.**, *Spatial dimensions of urban government*, Research Studies Press, Montréal, 1981, 199 pages
- **BORRAZ Olivier**, "Le changement de mode de gouvernement des villes", in **BIAREZ Sylvie / NEVERS Jean-Yves**, *Gouvernement local et politiques urbaines*, actes du colloque international de Grenoble, 2-3 février 1993, CERAT – PIR-VILLE (CNRS), Grenoble, octobre 1994, pp. 319-337
- **BOTTOMORE T.B.**, *Elites and Society*, Penguin, Harmondsworth, 1966
- **CLARK Gordon**, "a theory of local autonomy", in *Annals of the Association of American Geographers*, 74, 1984, pp. 195-200
- **DAHL R.A.**, *Who governs ? Democracy and Power in an American City*, Yale University Press, New Haven, 1961
- **DeLEON R.E.**, *Left Coast City : Progressive Politics in San Francisco, 1975-1991*, University of Kansas, Kansas, 1992
- **DEUTSCH Karl et alii**, *Political Community and the North Atlantic Area - International Organization in the light of historical experience*, Princetown University Press, 1957
- **GOLDSMITH Michael**, "Local autonomy : theory and practice", in **KING Desmond S. / PIERRE Jon**, *Challenges to local government*, Sage Modern Politics Series Volume 28, Sage publications, 1990, pp. 15-36
- **GOLDSMITH Mike**, "Autonomy and City limits", in **JUDGE David / STOCKER Gerry / WOLMAN Harold (edited by)**, *Theories of Urban Politics*, Sage Publications, 1995, 300 pages, pp. 228-252
- **GOTTNIEDER Mark**, *Political theory and the crisis of the local state*, Sage Library of social research – 162, 1987, 299 pages
- **GRAHAM Katherine A. / PHILIPS Susan D. / with MASLOVE Allan M.**, *Urban governance in Canada – representation resources and restructuring*, Harbourt Brace & Company Canada Ltd, 1998, 306 pages
- **HARDING Alan**, "Elite Theory and Growth Machine", in **JUDGE David / STOKER Jerry / WOLMAN Harold (ed.)**, *Theories of urban politics*, Sage Publications, 1995, 300 pages, pp. 35-53
- **HARRIGAN John J.**, *Political change in the Métropolis*, John J. Harrigan, 4<sup>th</sup> edition, 1989, 473 pages
- **JORDAN G.**, "The pluralism of pluralism : an anti-theory ?", in *Political Studies*, 38 (2), 1990, pp. 286-301
- **JUDGE David**, "Pluralism", in **JUDGE David / STOKER Jerry / WOLMAN Harold (ed.)**, *Theories of urban politics*, Sage Publications, 1995, 300 pages, pp.13-34

- **LEFEVRE Christian (1995)**, "Les institutions et la ville : l'évolution de l'approche sur le gouvernement des espaces urbains dans les pays développés", in **MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DU TOURISME (FRANCE) – direction de l'architecture et de l'urbanisme – plan urbain**, *Services urbains et gestion locale – enjeux et perspectives de recherche 1985-1993*, éditions villes et territoires, Paris, Mai 1995, 461 pages, pp. 115-136
- **POLSBY N.W.**, *Community Power and Democratic Theory*, Yale University Press, New Haven, 1980
- **PONGY Mireille**, "Gouvernance et citoyenneté, la différenciation du politique", in **SAEZ Guy / LERESCHE Jean-Philippe / BASSAND Michel**, *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière*, Action publique territoriale, Hachette – logiques politiques, 315 pages, pp. 107-131
- **ROSS Bernard H. / LEVINE Myron A. / STEDMAN Murray S.**, *Power in metropolitan America*, Fourth edition – urban politics, FE Peacock Publishers inc., Itasca, Illinois, 1991
- **STOCKER Gerry**, "Regime Theory and Urban Politics", in **JUDGE David / STOKER Gerry / WOLMAN Harold (ed.)**, *Theories of urban politics*, Sage Publications, 1995, 300 pages, pp. 54-71
- **WIRT FREDERICK M.**, *Power in the City : Decision making in San Francisco*, University of California Press, Berkeley, 1974
- **WOLMAN Harold**, "Local government institutions and democratic governance", in **JUDGE David / STOCKER Gerry / WOLMAN Harold (edited by)**, *Theories of Urban Politics*, Sage Publications, 1995, 300 pages, pp. 135-159
- **YATES D.**, *The Ungovernable City : The Politics of Urban Problems and Policy Making*, MIT, Cambridge (Massachusetts), 1977

---

---

## METROPOLE LILLOISE

### LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE

---

---

- **ANNUAIRE STATISTIQUE DU DEPARTEMENT DU NORD**, années 1802, 1851, 1860, 1872, 1876, 1898, 1900, 1910, 1912
- **ANNUAIRE DU NORD RAVET-ANCEAU**, années 1922, 1928, 1938, 1948
- **BIAREZ Sylvie**, "Métropolisation contre gouvernement métropolitain ?", in **SAEZ Guy / LERESCHE Jean-Philippe / BASSAND Michel**, *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière*, Action publique territoriale, Hachette – logiques politiques, 315 pages, pp. 133-153
- **BONDUELLE Bruno**, *Nord et Pas-de-Calais, Impossible tête-à-tête (ou le Grand Lille raconté aux Grands Lillois)*, La Voix du Nord, 1998, 137 pages
- **BOYER Jean-Claude**, "Les atouts et handicaps des métropoles polynucléaires", in **LERESCHE Jean-Philippe / JOYE Dominique / BASSAND Michel (sous la direction de)**, *Métropolisations – interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Georg éditeur, 1994, 315 pages, pp. 295-303
- **BRUYELLE Pierre (1976)**, *Lille et sa Communauté Urbaine*, Notes et Etudes Documentaires – Les Villes Françaises – n°s 4297-4298-4299, La Documentation Française, Paris, juin 1976, 132 pages
- **BRUYELLE Pierre (1991)**, "Lille – Roubaix – Tourcoing : d'une métropole régionale à vocation à une métropole européenne ?", in **BEAUJEU-GARNIER Jacqueline / DEZERT Bernard (coordination)**, *La grande ville, enjeu du XXIe siècle (hommage à Jean Bastié)*, PUF, 1991, 607 pages, pp. 523-534
- **BRUYELLE Pierre (1991-2)**, *La communauté urbaine de Lille, Métropole du Nord-Pas-de-Calais*, les études de la Documentation Française, octobre 1991, 190 pages
- **COLE Alistair**, "Réseaux locaux et politiques publiques à Lille et à Rennes", in **FRE Ville – Pôle Universitaire Européen sur la Ville, Nord-Pas-de-Calais : changement régional et dynamique territoriale**, journées d'études du 15 février 1996, pp. 281 - 306
- **CONFERENCE PERMANENTE INTERCOMMUNALE TRANSFRONTALIERE (COPIT)**, *Le projet, le territoire- Schéma transfrontalier d'aménagement et de développement de la métropole lilloise franco-belge - les acteurs*, 1998, version française de 6 pages
- **PARIS Didier**, "Présentation, Nature et Enjeu du changement spatial de la région du Nord", in **PARIS Didier (sous la direction)**, *Nord-Pas-de-Calais, une région en mouvement*, Reclus - la documentation Française, 1989, 185 pages, pp. 11-18
- **PARIS Didier / STEVENS Jean-François**, *Lille et sa région urbaine, la bifurcation métropolitaine*, L'harmattan, 2000, 265 pages
- **PERCQ Pascal**, *Une région pour gagner, la nouvelle aventure du Nord-Pas-de-Calais*, Edition de l'aube / Agence régional du développement du Nord-Pas-de-Calais, 1997, 204 pages
- **SEYNAVE René**, *La Communauté urbaine de Lille, naissance d'une nouvelle personne morale de droit public*, thèse pour le doctorat d'Etat en droit, Université de Lille, janvier 1970, deux tomes, 445 pages
- **STEVENS Jean François**, *L'Europe à portée de main : Lille Eurocité*, Lille, Centre d'étude et de prospective du SGAR, 1989

- **SYNDICAT MIXTE POUR LA REVISION ET LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE**, *Lille Métropole en 2015 ?*, *Le schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole*, Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole / La Voix Du Nord éditions, 1997, 255 pages
- **VANDERMOTTEN Christian / VERMOESEN Frank / DE LANNOY Walter / DE CORTE Stefan**, *Villes d'Europe, cartographie comparative*, Bulletin du Crédit Communal (de Belgique), Bruxelles, trimestriel, 53<sup>e</sup> année, n° 207-208, 1999/1/2, 408 pages

## ENTRETIENS

---

- **INGELAERE Raynald (2000)**, Entretien avec Monsieur Roger Dutriez (maire de Pérenchies, 1971-1995), à son domicile, le mardi 11 janvier 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-1)**, Entretien avec Monsieur Bernard Carton (PS) (Conseiller Municipal de Roubaix, Conseiller Communautaire, président du syndicat mixte des transports), au siège de la SA HLM du Département du Nord (Villeneuve-d'Ascq), le mercredi 26 janvier 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-2)**, Entretien avec Monsieur Philippe Bernard (FN) (conseiller municipal de Lille-Hellemmes, conseiller communautaire, conseiller régional), à l'Hôtel de la Région Nord-Pas-de-Calais, le lundi 6 mars 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-3)**, Entretien téléphonique avec Monsieur Leprêtre, assistant de Monsieur Decroq (RPR) (Conseiller municipal de Lille, Vice-Président de la CUDL, Conseiller régional, Conseiller Général), le mardi 7 mars 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-4)**, Entretien avec Monsieur Patrick Genelle (non inscrit) (Maire de Hallennes-lez-Haubourdin, conseiller communautaire), en mairie d'Hallennes-lez-Haubourdin, le jeudi 9 mars 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-5)**, Entretien avec Madame Annette Darnel (INTERGROUPE) (adjointe au maire de Marcq-en-Baroeul, conseillère communautaire), en mairie de Marcq-en-Baroeul, le vendredi 10 mars 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-6)**, Entretien avec Monsieur Paul Astier (GADEC) (maire de Bondues, vice-président de la communauté urbaine chargé du PDU), en mairie de Bondues, le samedi 11 mars 2000

## LEGISLATION ET RAPPORTS

---

- **ASSEMBLEE NATIONALE (France) (1966)**, Journal Officiel des Débats, 8 octobre 1966
- Circulaire n°68-108 du 20 mars 1968 relative à l'exercice des pouvoirs de police du maire au sein des communautés urbaines (non parue au Journal Officiel)
- Décret n°67-1053 du 2 décembre 1967 fixant les dates d'exercice des compétences de la communauté urbaine de Lille
- Décret du 11 septembre 1967 portant délimitation de l'agglomération de Lille pour l'application de la loi relative aux communautés urbaines et fixant le siège de la Communauté
- Décret n°2000-151 du 22 février portant fusion avec association des communes de Lille et de Lomme (Département du Nord) (Ministère de l'intérieur) (JO Lois et Décrets, n°48 du 26 février 2000)
- **JOURNAL OFFICIEL (1967)**, Loi n°66-1069 du 31 décembre 1966 relative aux "communautés urbaines", 4 janvier 1967
- **JOURNAL OFFICIEL (1975)**, *Les communautés urbaines*, éditions du Journal Officiel, n°1318, 1975, 303 pages
- **NOTEBART Arthur (1982)**, *Rapport sur les communautés urbaines*, remis au premier Ministre, 1982, 189 pages (+ annexe)

## COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE

---

- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE**, comptes administratifs de la Communauté des budget principal, 1970-2000, et budgets annexes (dette), 1980-2000, du budget annexe métro, 1980-2000
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1967)**, *Procès verbal d'installation du conseil de la communauté urbaine de Lille du 22 décembre 1967*, 11 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1971) - Commission de bons offices**, *Accord amiable sur une nouvelle répartition des sièges au conseil de communauté*, samedi 17 avril 1971, 10 pages ; (validation en l'état du rapport lors de la séance privée du conseil de la communauté urbaine du 23 avril 1971)
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1980) – secrétariat général**, *Illustration des difficultés résultant de la mise en œuvre des compétences communautaires – exemple de la communauté urbaine de Lille*, rapporté par Pierre Perrin (secrétaire général) dans le cadre du Colloque de Montréal des 8-9-10 septembre 1980 sur les communautés et les agglomérations, 1980, 120 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998)**, *1968-1998, Lille Métropole – La métropole rassemblée*, Fayard, 1998, 361 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999)**, *La Loi Chevènement et ses conséquences pour Lille Métropole*, LMCU, 1999, 61 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 1-C, séance du lundi 20 novembre 2000, 18 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-2)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 2-C [relative aux Actions de développement économique], séance du lundi 20 novembre 2000, 27 pages

- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-3)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 3-C [relative à la valorisation du patrimoine naturel et paysager, Espace Naturel Métropolitain], séance du lundi 20 novembre 2000, 14 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-4)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 4-C [relative à l'aménagement et à la gestion des terrains d'accueil des gens du voyage], séance du lundi 20 novembre 2000, 7 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-5)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 5-C [relative aux équipements et réseaux d'équipements sportifs], séance du lundi 20 novembre 2000, 10 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-6)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 6-C [relative aux équipements et réseaux d'équipements culturels], séance du lundi 20 novembre 2000, 10 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-7)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 7-C [relative au soutien et à la promotion d'événements métropolitains], séance du lundi 20 novembre 2000, 6 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2000-8)**, Extrait du registre aux délibérations du Conseil de la Communauté, délibération 8-C [relative à l'adoption du régime fiscal de la Taxe professionnelle d'agglomération au 1<sup>er</sup> janvier 2002 et à la dotation de solidarité communautaire], séance du lundi 20 novembre 2000, 23 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (2001)**, *Lille Métropole : l'affirmation d'une identité – bilan de mandat 1995-2001*, LMCU, mai 2001, 61 pages
- **GADEC (Groupe d'Action Démocratique Communautaire)**, *Histoire de la représentation des petites et moyennes communes au sein de la CUDL ou une histoire du GADEC*, document de présentation, 5 pages
- **METROPOLITAIN (Le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (1994)**, numéro spécial "l'environnement, une histoire entre vous et nous", février 1994, 4 pages
- **METROPOLITAIN (Le) (magazine de la communauté urbaine de Lille) (1995)**, numéro spécial "les rendez-vous du futur 1995-2001", décembre 1995, 16 pages
- **METROPOLITAIN (le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (1998)**, n°29 "La communauté urbaine a 30 ans", juin 1998, 23 pages
- **METROPOLITAIN (Le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (2000-1)**, n°34, mars 2000, 23 pages
- **METROPOLITAIN (Le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (2000-2)**, n°35, juin 2000, 22 pages
- **METROPOLITAIN (Le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (2000-3)**, n°36, novembre 2000, 23 pages
- **METROPOLITAIN (Le) (magazine de Lille Métropole Communauté Urbaine) (2002)**, numéro spécial "Schéma directeur : La Métropole prépare votre avenir", mars 2002, 8 pages
- **NOTEBART Arthur (1974)**, *Exposé de Monsieur Arthur Notebart devant la chambre de la Chambre de Commerce et d'industrie Lille-Roubaix-Tourcoing*, 7 janvier 1974, 37 pages
- **REFLETS (journal du personnel de la Communauté urbaine de Lille)**, n°28, juillet-août 1999, 20 pages

## **PRESSE QUOTIDIENNE ET MAGAZINE**

---

### ***Débuts de la communauté***

---

- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 22 décembre 1967, "Ce soir, naissance de la Communauté Urbaine Lille-Roubaix-Tourcoing-Armentières. Un million d'hommes vont enfin pouvoir rassembler leurs énergies pour construire la Métropole"
- **VOIX DU NORD (La)**, Jeudi 16 janvier 1969, "Communauté urbaine an 1"
- **VOIX DU NORD (La)**, Vendredi 14 février 1969, "La Communauté urbaine va se trouver devant la nécessité de doubler ses impositions de l'an dernier déclare M. Victor Provo au Conseil Municipal de Roubaix"
- **VOIX DU NORD (La)**, Samedi 15 février 1969, "C'est la crise : ou l'Etat aidera, ou la Communauté urbaine mourra"

### ***Euralille***

---

- **VOIX DU NORD (La)**, Jeudi 8 juin 2000, "en 2003, un troisième beffroi dans le ciel de Lille"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 8 juillet 2000, "Euralille 2 sur les rails"
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 28 septembre 2000, "Euralille : six ans et complet à 95%"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 23 décembre 2000, "Hôtel de région : Euralille 2, le retour"
- **VOIX DU NORD (La)**, mardi 29 mai 2001, "Euralille franchit le périphérique"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 8 juillet 2001, "Euralille 2, c'est parti"

### ***Fusion Lille-Lomme***

---

- **FIGARO (Le)**, mardi 2 novembre 1999, "Fusion avec Lomme"
- **MONDE (Le)**, mercredi 3 novembre 1999, "La fusion de la commune de Lomme avec celle de Lille est engagée"
- **NORD-ECLAIR**, jeudi 14 janvier 1999, "le maire de Roubaix plaide pour une seule grande ville"
- **NORD-ECLAIR**, mercredi 28 avril 1999, "Lille-Lomme, un projet contrarié ?"
- **NORD-ECLAIR**, samedi 26 juin 1999, "Lille-Lomme, au bout du tunnel"

- **NORD-ECLAIR**, lundi 25 octobre 1999, "Hellemmes se réjouit de ce ménage... à trois"
- **VOIX DU NORD (La)**, lundi 11 janvier 1999, "Lille-Lomme, la grande union"
- **VOIX DU NORD (La)**, mardi 12 janvier 1999, "Réactions" [à la fusion de Lille et de Lomme]
- **VOIX DU NORD (La)**, lundi 19 avril 1999, "Pour ou contre la fusion ? enquête de la Voix du Nord auprès des 86 maires de la CUDL"
- **VOIX DU NORD (La)**, mardi 21 mars 2000, "Lille-Lomme : union consommée"

### ***Loi Chevènement sur le renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale***

---

- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 1<sup>er</sup> avril 2000, "une nouvelle communauté va naître"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 23 juin 2000, "La CUDL a un tournant de son histoire"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 24 juin 2000, "Une nouvelle ère pour la CUDL"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 22 septembre 2000, "Les nouvelles compétences de la CUDL en ligne de mire"
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 19 octobre 2000, "La loi Chevènement expliquée au GADEC"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 18 novembre 2000, "Communauté urbaine : la grande réforme"
- **VOIX DU NORD (La)**, mardi 21 novembre 2000, "Communauté urbaine : une nouvelle ère"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 24 novembre 2000, "CUDL : la droite contre-attaque"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 31 mars 2001, "Communes : le temps de la coopération"
- **VOIX DU NORD (La)**, dimanche 29, lundi 30 avril et mardi 1<sup>er</sup> mai 2001, "2002 : le grand tournant communautaire"

### ***Schéma directeur***

---

- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 4 mai 2000, "la justice annule le schéma directeur"
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 4 mai 2000, "Nord Nature a pris une lourde responsabilité"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 5 mai 2000, "Celui qui a vaincu le schéma directeur"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 10 mai 2000, "une requête de Nord-Nature à propos des champs captants a provoqué l'annulation du SDDU – Contournement Sud : au cœur des débats"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 10 mai 2000, "Contournement Sud : au cœur du débat"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 10 février 2001 "Le SDAU, plus vert, "à nouveau sur les rails" "
- **VOIX DU NORD (La)**, dimanche 14 et lundi 15 octobre 2001, "Priorités à droite et à gauche – Que sera la métropole en 2015 ?"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 14 décembre 2001, "Comment éviterez-vous Lille en 2015 ?"
- **VOIX DU NORD (La)**, mardi 11 décembre 2001, "Schéma directeur : il est passé !"

### ***Divers***

---

- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 16 juin 2000, "Lille, "capitale" de la propriété industrielle"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 16 juin 2000, "Lille au cœur de la bataille industrielle mondiale"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 24 juin 2000, "une nouvelle ère pour la CUDL"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 14 février 2001, "Halluin, dans les entrailles d'un géants – le rutilant centre de valorisation énergétique..."
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 13 avril 2001, "une droite satisfaite... en attendant 2007"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 19 mai 2000, "Les déchets verts seront traités à Sequedin"
- **VOIX DU NORD (La)**, Mercredi 23 mai 2001, "Les gares seront au cœur des anneaux de vitesse"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 29 juin 2001, publicité : "la CCI de Lille Métropole – vers l'international"
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 5 juillet 2001, "Nord France eXperts pour vendre la région"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 6 juillet 2001, "Toute une métropole derrière Lille 2004"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 7 juillet 2001, "Profiter du CVO [Centre de Valorisation organique] pour valoriser le secteur"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 25 juillet 2001, "L'aire urbaine centrale sort de Terre"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 12 octobre 2001, "Autorité Alimentaire européenne : Lille en finale"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 13 octobre 2001, "Dourges, le grand chantier"

---

---

## **METROPOLE MONTREALAISE COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL**

---

---

- **ANDREW Caroline**, "Provincial-Municipal Relations ; or Hyper-fractionalized Quasi-subordination revisited", in **James LIGHTBODY (ed.)**, *Canadian metropolitics, governing our cities*, Copp Clark Ltd, mississauga (Ontario), 1995, 321 pages, pp. 137-160
- **BEAUREGARD Ludger**, "Montréal, un diagnostic", in *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 31, n°84, n°548, 98<sup>e</sup> année, juillet-août 1987, pp. 463-469
- **BENJAMIN Jacques**, *La Communauté urbaine de Montréal, une réforme ratée*, éditions l'Aurore, 1975, 160 pages

- **BOSSE Georges**, "Vers une meilleure entreprise de services", in **BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de)**, *La CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pp. 148-151
- **BUSSIERE Yves / DALLAIRE Yves**, "Étalement urbain et motorisation : où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomérations ?", in *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 38, n°105, décembre 1994, pp. 327-343
- **CARROUE Laurent**, "Montréal : les défis de la mutation économique et industrielle d'une grande métropole nord-américaine", in *L'information Géographique*, 58, Armand Colin, Paris, 1994, pp. 96-103
- **COLLIN Jean-Pierre (1994)**, *Le concept de ville-région, une nouvelle façon de concevoir et d'organiser l'agglomération urbaine ?*, colloque ACFAS, Université du Québec A Montréal, 17-18 mai 1994, 12 pages
- **COLLIN Jean-Pierre (1995)**, *Metropolitan governance and urban restructuring in Montreal since 1970*, revisited version of a paper presented at Urban Continuities, Urban Change : Celebrating 25 Years of UAA ; 25<sup>th</sup> Annual Meeting of Urban Affairs Association, Portland, Oregon, May 3-6, 1995), INRS-Urbanisation, 1995, 35 pages
- **COLLIN Jean-Pierre (1998)**, "La création de la CUM en 1969 : circonstances et antécédents", in **BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de)**, *La CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pages 5-17
- **COMITE D'ELUS DE LA REGION METROPOLITAINE DE MONTREAL (2000-1)**, *Rapport portant sur les équipements à portée métropolitaine*, Montréal, le vendredi 16 juin 2000, 6 pages
- **COMITE D'ELUS DE LA REGION METROPOLITAINE DE MONTREAL (2000-2)**, *Rapport portant sur la fiscalité d'agglomération*, Montréal, le jeudi 29 juin 2000, 4 pages
- **COMITE D'ELUS DE LA REGION METROPOLITAINE DE MONTREAL (2000-3)**, *Rapport final*, Montréal, le samedi 30 septembre 2000, 13 pages
- **CORBEIL Jean**, "La CUM : l'histoire est-elle en train de se répéter ?", in **BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de)**, *La CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pp. 18-29
- **COURNOYER Robert**, "Renouveau à la CUM", in *Municipalité*, octobre-novembre 1982, pp. 197-205
- **DIVAY Gérard / LEVEILLEE Jacques (avec la collaboration de Bernard McCann)**, *La réforme municipale et l'Etat Québécois (1960-1979)*, Etudes et Documents 27, INRS Urbanisation, 1981, 106 pages
- **DIVAY Gérard / COLLIN Jean-Pierre**, *La Communauté Urbaine de Montréal, De la ville centrale à l'île centrale*, rapport de recherche n°4, INRS-urbanisation, décembre 1977, 250 pages
- **DUPUIS Gabriel**, *Charte de la corporation de Montréal Métropolitain – codification administrative*, 1960, 141 pages (document bilingue)
- **EMARD Claude**, "Les structures politiques et administratives de la Communauté urbaine de Montréal", in *Municipalité*, octobre-novembre 1982, pp. 247-290
- **FOGGIN Peter / MANZAGOL Claude**, "De la Ville à la région urbaine", in **MANZAGOL Claude / BRYANT Christopher R. (sous la direction de)**, *Montréal 2001, Visages et défis d'une métropole*, Les Presses de l'Université de Montréal, 1998, 356 pages, pp. 49-58
- **HANIGAN Lawrence**, "Bilan et perspectives de la Communauté Urbaine de Montréal", in **LORD Guy / TREMBLAY André / TREPAGNIER Marie-Odile**, *Les communautés urbaines de Montréal et de Québec – premier bilan*, Centre de recherche en droit public, Les presses de l'Université de Montréal, 1975, pp. 17-27, pp. 25-26
- **HOUDE J. / KENNIF P.**, "Les communautés urbaines", in *Cahier de droit*, 11, 337, 1970
- **INGELAERE Raynald (2000-7)**, Entretien avec Monsieur Georges Bossé (maire de Verdun, président du Conseil de la CUM et de l'Union des Municipalités de la Banlieue de Montréal), à l'hôtel de Ville de Verdun, le vendredi 29 juin 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-8)**, Entretien avec Madame Vera Danyluk (présidente du Comité exécutif de la CUM), au siège de la communauté urbaine de Montréal, le lundi 10 juillet 2000
- **INGELAERE Raynald (2000-9)**, Entretien avec Monsieur Jérôme Unterberg (maire d'Outremont), à l'Hôtel de Ville d'Outremont, le mardi 11 juillet 2000
- **ISIN Engin F.**, "The origins of Canadian Municipal Government", in **LIGHTBODY James (ed.)**, *Canadian metropolitics, governing our cities*, Copp Clark Ltd, mississauga (Ontario)1995, 321 pages, pp. 51-91
- **LAMONDE Pierre (1992)**, *Étalement urbain dans la région montréalaise : mise à jour des tendances et comparaison intermétropolitaine 1960-1990*, INRS Urbanisation, Montréal, janvier 1992, (27 pages + annexes)
- **LEONARD Jean-François / LEVEILLEE Jacques**, *Montreal after Drapeau*, Black Rose Books, Montréal, 1986
- **LEVEILLEE Jacques**, "Les institutions politiques et administratives des communautés urbaines du Québec : une illustration, la Communauté urbaine de Montréal" (septembre 1980), in **BOURASSA Guy (UdM) / LEVEILLEE Jacques (UQAM) (sous la direction de)**, *Le système politique de Montréal*, Cahiers de l'ACFAS n°43, ACFAS, 1986, 600 pages, pp. 177 – 196
- **MANDEVILLE Rosemonde / NULMAN Andy (coprésidents)**, *Une île, une ville – un projet de société pour le Québec*, rapport de la journée d'étude tenue à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), samedi 4 décembre 1999, 57 pages
- **MASSON Claude**, "La CUM et l'opinion publique", in **BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de)**, *La CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pp. 58-63
- **QUESNEL Louise (1998)**, "La métropole comme espace politique", in **BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de)**, *La CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pp. 121-129

- **ROY Jacques**, "L'évolution des pouvoirs du Comité Exécutif de la Ville de Montréal (1954-1983)", in **BOURASSA Guy / LEVEILLE Jacques (sous la direction de)**, *Le système Politique de Montréal*, Cahiers de l'ACFAS (Association canadienne-française pour l'avancement des sciences), n°43, Editions ACFAS, 1986, 600 pages, pp. 141-159
- **SANCTON Andrew (1985)**, *Governing the island of Montreal, languages differences and metropolitan politics*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, 1985, 213 pages
- **SANCTON Andrew (1995)**, "Metropolitan Government in Montreal", in **SHARPE L.J. (edited by)**, *The government of world cities – the future of the metro model*, John Wiley & Sons Ltd, 1995, 234 pages, pp. 131-146
- **SANSFAÇON Jean-Robert**, "L'avenir de la CUM est une ville", in **BELANGER Yves / COMEAU Robert / DESROCHERS François / METIVIER Céline (sous la direction de)**, *La CUM et la région métropolitaine – L'avenir d'une communauté*, Presse de l'Université du Québec, 1998, 176 pages, pp. 132-138
- **SECOR**, *Economies potentielles liées à une fusion des municipalités de l'île de Montréal en une seule ville*, présenté à la ville de Montréal, 14 septembre 1999, non paginé
- **STEVENSON Don / GILBERT Richard**, *Restructuring Municipal Government in Greater Toronto, Amalgamation to Form the New City of Toronto and Creation of the Greater Toronto Services Board, 1996-1999*, rapport préparé pour la Ville de Montréal, 30 juillet 1999, 43 pages
- **TINDAL C. R.**, *Structural Changes in Local Government – Government for Urban Regions*, Institut d'Administration Publique du Canada – collection "Monographies sur l'administration publique canadienne", n°2, 1977, 64 pages
- **TREPAGNIER Marie-Odile (1975)**, "Réflexions sur les aspects politico-administratifs des Communautés urbaines au Québec", in **LORD Guy / TREMBLAY André / TREPAGNIER Marie-Odile (sous la direction)**, *Les communautés urbaines de Montréal et de Québec, premier bilan*, Centre de recherche en droit public, Les presses de l'Université de Montréal, 1975, pp. 59-90
- **TREPAGNIER Marie-Odile (1998)**, "Les défis de l'aménagement et de la gestion d'une grande région métropolitaine", in **MANZAGOL Claude / BRYANT Christopher R. (sous la direction de)**, *Montréal 2001, Visages et défis d'une métropole*, Les Presses de l'Université de Montréal, 1998, 356 pages, pp. 319-340
- **VILLE DE MONTREAL (2000)**, *projet de loi 134 – présentation de la ville de Montréal*, 2000, 11 pages

## ASSEMBLEE NATIONALE DU QUEBEC

---

- **ASSEMBLEE NATIONALE DU QUEBEC (1969-1)**, Journal des Débats, Lundi 8 décembre 1969, volume 8, n°99, quatrième session – 28<sup>e</sup> législature, pp. 4684-4721
- **ASSEMBLEE NATIONALE DU QUEBEC (1969-2)**, Journal des Débats, mardi 9 décembre 1969, volume 8, n°99, quatrième session – 28<sup>e</sup> législature, pp. 4723-4800
- **ASSEMBLEE NATIONALE DU QUEBEC (1969-3)**, Journal des Débats, vendredi 19 décembre 1969, volume 8, n°99, quatrième session – 28<sup>e</sup> législature, pp. 5271-5367
- **ASSEMBLEE NATIONALE DU QUEBEC (1982)**, Journal des Débats, le mercredi 28 avril 1982, vol. 26, n°50 - Projet de loi n°46 – 2<sup>e</sup> lecture du projet de loi modifiant plusieurs dispositions de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, pp. 3127-3153
- **ASSEMBLEE NATIONALE DU QUEBEC**, Journal des Débats, le mercredi 7 juin 2000

## COMITE DE TRANSITION DE (LA VILLE NOUVELLE DE) MONTREAL

---

- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°1, 22 mars 2001, 5 pages
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-1)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°2, 29 mars 2001, 4 pages [volet mise en place de la nouvelle ville]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-2)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°3, 6 avril 2001, 3 pages [volet cadre et processus électoral]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-3)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°4, 12 avril 2001, 3 pages [volet communications]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-4)**, "Amendements à la Loi 170 - Le comité de transition recommande de renforcer le rôle des 27 arrondissements", communiqué de presse, Montréal, le 17 avril 2001
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-5)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°5, 20 avril 2001, 3 pages [édition spéciale recommandations en vue d'amender la loi 170]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-6)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°6, 27 avril 2001, 3 pages [Volet Budget - fiscalité et financement municipal]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-7)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°7, 4 mai 2001, 3 pages [Volet Relations de travail]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-8)**, *Transition Montréal... en Bref*, n°8, 11 mai 2001, 4 pages [Volet Législation et chartes]
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-9)**, "Organisation des services municipaux : les arrondissements seront les guichets uniques des citoyens", communiqué de presse, Montréal, le 8 juin 2001
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-10)**, *Plan d'organisation de la nouvelle ville – Au service des citoyens*, Comité de transition, novembre 2001, 91 pages
- **COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (2001-11)**, *Résultats des élections municipales de la nouvelle ville de Montréal du 4 novembre 2001*, Comité de Transition, novembre 2001, 94 pages

## COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

---

- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL**, Bilans financiers, 1971 - 2000
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL**, Rapports annuels, 1971 - 2000
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1994)**, *Codification administrative de la loi sur la communauté urbaine de Montréal*, CUM, novembre 1994, 174 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1993) – service de la planification**, *Canevas de discussion – Transport et aménagement*, juin 1993, 48 pages (+ annexes)
- **SERVICE DE POLICE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (SPCUM)**, *Vers la police de quartier – projet (synthèse)*, septembre 1995, 21 pages (+ cartes)
- **SERVICE DE POLICE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (SPCUM)**, *Vers la police de quartier – projet (annexes)*, septembre 1995
- **SERVICE DE POLICE DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (SPCUM)**, *Vers la police de quartier – projet*, septembre 1995, 148 pages (+ cartes)

## GOVERNEMENT DU QUEBEC (LOIS ET RAPPORTS)

---

- **BERNARD Louis**, *Regroupements municipaux dans la Région Métropolitaine de Montréal – recommandations du mandataire*, mercredi 11 octobre 2000, 32 pages
- **COMMISSION D'ETUDE DES PROBLEMES INTERMUNICIPAUX DANS L'ILE DE MONTREAL (Commission Blier)**, *Rapport*, Ministère des Affaires Municipales (Québec) - Québec, imprimeur de la Reine, Décembre 1964, 107 pages
- **COMMISSION NATIONALE SUR LES FINANCES ET LA FISCALITE LOCALE**, *Pacte 2000 (dit Rapport Bédard)*, Les publications du Québec, avril 1999, 425 pages
- **COMITE MINISTERIEL PERMANENT DE DEVELOPPEMENT DU GRAND MONTREAL (CMPDGM)**, *Pour un redressement durable – Plan stratégique du Grand Montréal*, Gouvernement du Québec, décembre 1991, 70 pages
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (1969)**, Loi de la Communauté Urbaine de Montréal, LQ 1969, Chapitre 84, sanctionnée le 23 décembre 1969, pp. 669-769
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (1996)**, Loi sur le ministère de la Métropole (1996, chapitre 13), 20 juin 1996
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (2000-1)**, projet de loi 134 sur la Communauté Métropolitaine de Montréal (2000, chapitre 34), adopté le 15 juin 2000, éditeur officiel du Québec, 2000, 63 pages
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (2000-2)**, projet de loi 124 modifiant la loi sur l'organisation territoriale municipale (2000, chapitre 27), adopté le 15 juin 2000, éditeur officiel du Québec, 2000, 23 pages
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (2000-3)**, Projet de loi n°170 (2000, chapitre 56), loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais, adopté le mardi 19 décembre 2000, éditeur officiel du Québec, 2000, 324 pages
- **GOVERNEMENT DU QUEBEC (2001)**, Projet de loi n°29 (2001, chapitre 25), Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale, adopté le 21 juin 2001, éditeur officiel du Québec, 2001, 178 pages
- **GROUPE DE TRAVAIL SUR MONTREAL ET SA REGION (GTMR) (1993-1)**, *Rapport d'étape*, janvier 1993, 72 pages (+ annexes)
- **GROUPE DE TRAVAIL SUR MONTREAL ET SA REGION (GTMR) (1993-2)**, *Montréal, une ville-région* [Rapport Pichette], décembre 1993, 147 pages
- **MINISTERE DE LA METROPOLE (1996)**, *Vers une Commission de Développement de la Métropole*, document de consultation, Gouvernement du Québec, 1996, 44 pages
- **MINISTERE DE LA METROPOLE (1997)**, *La commission de développement de la Métropole – document explicatif*, Gouvernement du Québec, juillet 1997, 8 pages (+ annexes)
- **MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES (Québec) (1964)**, *Commission d'étude des problèmes intermunicipaux dans l'île de Montréal*, Québec, imprimeur de la Reine, Décembre 1964
- **MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1992)**, *Les structures institutionnelles dans la région métropolitaine de Montréal, présentation au groupe de travail sur Montréal et sa Région (GTMR)*, juillet 1992, 82 pages (+annexes)
- **MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1998)**, *Le renforcement des institutions municipales – Guide pour l'élaboration des ententes intermunicipales*, Gouvernement du Québec, mai 1998, 55 pages
- **MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1999) – service des politiques municipales**, *Le système municipal de la région Métropolitaine de Recensement (1996) de Montréal – document de travail*, Gouvernement du Québec, avril 1999, 27 pages (+annexes)
- **MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES (2000)**, *La réorganisation municipale – changer les façons de faire pour mieux servir les citoyens*, Gouvernement du Québec, avril 2000, 131 pages



## PRESSE QUOTIDIENNE ET COMMUNIQUES

---

### Rapport Pichette

---

- **DEVOIR (Le)**, samedi 11 décembre 1993, "Médecine-choc pour la région de Montréal"
- **DEVOIR (Le)**, Mardi 28 décembre 1993, "Vera Danyluk : la gestion des bouleversements. La nouvelle présidente de la CUM est une louve dans la bergerie du statu quo"
- **DEVOIR (Le)**, jeudi 13 janvier 1994, "La nouvelle présidente de la CUM souhaite la disparition de l'organisme supra-municipal"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 26 février 1994, "Toronto s'intéresse au rapport Pichette"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 26 novembre 1994, "Vent de changement à la CUM"
- **DEVOIR (Le)**, lundi 28 novembre 1994, "Deuxième Colloque des maires du Montréal métropolitain : Une solidarité régionale se dessine autour de Montréal"
- **PRESSE (La)**, samedi 11 décembre 1993, éditorial, "Le nouveau Montréal à 102 villes : logique ET utopique"
- **PRESSE (La)**, samedi 11 décembre 1993, "Une vision d'avenir pour la région de Montréal"
- **PRESSE (La)**, mercredi 15 décembre 1993, "L'idée d'une superstructure pour la région de Montréal enthousiasme la plupart des députés"
- **PRESSE (La)**, mardi 15 février 1994, Jérôme Choquette (candidat aux élections municipales à la ville de Montréal) : "Rapport Pichette : pourquoi il faut dire non à Montréal ville-région"
- **PRESSE (La)**, samedi 26 février 1994, "Les édiles de la région de Toronto louangent le rapport Pichette"
- **PRESSE (La)**, samedi 26 mars 1994, "Les élus municipaux de la région de Montréal visent le consensus"
- **PRESSE (La)**, mercredi 29 juin 1994, Peter F. Trend (maire de Westmount, président de l'UMBM) / Jean Pomminville (maire d'Outremont) / Franck Zampino (maire de Saint-Léonard) : "Les banlieues réitèrent leur opposition aux fusions forcées"

### Réforme Harel

---

- **DEVOIR (Le)**, mercredi 28 avril 1999, "Réforme municipale – Harel s'éloigne d'une solution "mur à mur" "
- **DEVOIR (Le)**, mercredi 23 juin 1999, ""Une île, une ville" L'analyse de Harel est contestée – la comparaison avec Toronto est plausible, estime la ville de Montréal "
- **DEVOIR (Le)**, mardi 14 septembre 1999, "Livre blanc – La colère des maires gagne les rangs du POURQUOI – Les élus des Laurentides réclament la tenue d'un caucus national"
- **DEVOIR (Le)**, vendredi 24 décembre 1999, "Impasse de la réforme municipale : huit ministres au chevet de Montréal"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 20 mai 2000, "Laisser les fusions venir d'elles-mêmes" – Franck Zampino, vice-président de l'UMBM"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 20 mai 2000, "Le mode de développement municipal tel qu'il existe n'est plus acceptable", Guy Leblanc, président de l'UMQ"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 20 mai 2000 "Les citoyens des municipalités sont les seuls à pouvoir décider s'ils veulent ou non d'une fusion" – Florian Saint-Onge, président de la FQM
- **DEVOIR (Le)**, samedi 20 mai 2000, "Nouvelles géographie des grands centres - restructurations et fusions à l'ordre du jour"
- **DEVOIR (Le)**, jeudi 12 octobre 2000, éditorial, "Action !"
- **DEVOIR (Le)**, jeudi 12 octobre 2000, "victoire des banlieues"
- **DEVOIR (Le)**, jeudi 16 novembre 2000, éditorial, "un grand projet pour le Québec"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 23 décembre 2000, "fusions municipales : la guerre judiciaire s'organise"
- **GAZETTE (The)**, Tuesday 17 October 2000, "Understanding Bernard : To interpret the megacity recommendations, you have to look at some of the political thinking and manoeuvring behind the report"
- **PRESSE (La)**, lundi 16 octobre 2000, "Une île, une ville : surprise, c'est Pékin !"
- **PRESSE (La)**, mercredi 15 novembre 2000, "Québec fait-il fausse route ? : A quelques heures du dépôt du projet de loi de la ministre Harel, la question des fusions municipales ne fait toujours pas consensus. L'obsession de la grande ville"
- **PRESSE (La)**, samedi 13 janvier 2001, "Le comité de transition fait déjà des vagues"
- **PRESSE (La)**, Dimanche 14 janvier 2001, "Bourque réanime le projet de TGV vers New York"
- **UNION DES MUNICIPALITES DE LA BANLIEUE DE MONTREAL (UMBM)**, vendredi 18 février 2000, communiqué de presse : "Le grand Montréal de toutes nos forces"

### Divers

---

- **DEVOIR (Le)**, vendredi 15 avril 1994, "Montréal a-t-il trop de policiers ?"
- **DEVOIR (Le)**, lundi 28 novembre 1994, "Un chausson avec ça ? : Bourque cède à la banlieue la présidence de la STCUM"
- **DEVOIR (Le)**, samedi 28 octobre 1995, "une police pour les gens"
- **PRESSE (La)**, vendredi 29 décembre 1972, "CUM – 1973 : le choc des taxes"
- **PRESSE (La)**, jeudi 16 mars 1995, "les postes de quartiers font l'unanimité"

---

---

## SERVICES PUBLICS – SERVICES URBAINS

---

---

- **ABALLEA François**, "Services urbains et régulation spatiale", in **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DU TOURISME (France) – direction de l'architecture et de l'urbanisme – plan urbain**, *Services urbains et gestion locale*, les Éditions villes et territoires, mai 1995, 461 pages, pp. 93-114
- **ARCHER Bernard**, "Quand l'urbain interpelle les services", in *les cahiers du génie urbain*, n°13 "Demain les services urbains", juin 1997, pp. 7-10
- **AUBY Jean-François**, *Les services publics locaux*, Berger-Levrault, 1997, 360 pages
- **BEZANÇON Xavier**, "Essai de synthèse des principaux modes de gestion observés dans l'Europe des Douze", in **TERNY Guy**, *La gestion des services publics locaux dans l'Europe de demain*, Litec, 1994, 316 pages, pp. 53-59
- **BOX Richard C.**, "Running Government like a business. Implications for Public Administration. Theory and Practice", in *American Review of Public Administration*, Vol. 29, n°1, mars 1999, pp. 19-43
- **CHEVALLIER Jacques**, "Regard sur une évolution", in *Actualité Juridique de Droit Administratif*, numéro spécial "Le Service public, Unité et diversité", juin 1997, pp. 8-15
- **CONAN Michel**, "La coproduction des services urbains", in **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DU TOURISME (FRANCE) – direction de l'architecture et de l'urbanisme – plan urbain**, *Services urbains et gestion locale – enjeux et perspectives de recherche 1985-1993*, éditions villes et territoires, Paris, Mai 1995, 461 pages, pp. 357-385
- **DREYFUS Jean David**, "Service public et secteur public : Association ou Dissociation", in **GROUX Hervé (sous la direction de)**, *Mutations du service public et territoires*, L'Harmattan, 1999, 186 pages, pp. 11-18
- **DROUET Dominique**, "Les acteurs de la gestion des services urbains en Europe, remarques sur les tendances et les enjeux", in **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DU TOURISME (FRANCE) – direction de l'architecture et de l'urbanisme – plan urbain**, *Services urbains et gestion locale – enjeux et perspectives de recherche 1985-1993*, éditions villes et territoires, Paris, Mai 1995, 461 pages, pp. 309-327
- **DROUET Dominique**, "Les services urbains", in **NEMERY Jean-Claude / WACHTER Serge**, *Gouverner les territoires*, DATAR, 1994, 200 pages, pp. 159-171
- **GROUX Hervé**, "Grands principes et régime du service public : Permanence et évolutions", in **GROUX Hervé (sous la direction de)**, *Mutations du service public et territoires*, L'Harmattan, 1999, 186 pages, pp. 53-83
- **HERTZOG Robert**, "Le prix du service public", in *Actualité Juridique de Droit Administratif (AJDA)*, numéro spécial : "Le service public, Unité et Diversité", Juin 1997, pp. 55-68
- **JENNINGS, E. T., Jr.**, "Public choice and the privatization of government: Implications for public administration", in **OTT J. S./ HYDE A. C./ SHAFRITZ J. M. (Eds.)**, *Public management : The essential readings*, Nelson-Hall, Chicago, 1991, pp. 113-129
- **JOUVE Bernard / LEFEVRE Christian**, "Pouvoirs urbains, entreprises politiques, territoires et institutions en Europe", in **JOUVE Bernard / LEFEVRE Christian**, *Villes, Métropoles – les nouveaux territoires du politique*, Anthropos, Economica, collection villes, 1999, 305 pages, pp. 9-44
- **KRIESEL K.M.**, "The Threshold of Public Services Provided Via Service Contract", in *Proc. of the Association of American Geographers*, 3, 1970, pp. 105-109
- **LORRAIN Dominique**, "Le modèle français des services urbains à l'aube du XXIème siècle", in *Les cahiers du génie urbain*, n°13 : "Demain, les services urbains", juin 1997, pp. 11 - 20
- **MASSAM BH**, *Location and space in social administration*, E. Arnold, London, 1975
- **PRUD'HOMME Rémy / LEE Chang-Woon**, "Size, sprawl, speed and efficiency of cities", in *Urban studies*, vol. 36, n°11, 1999, pages 1849-1858
- **PRUD'HOMME Rémy / TERNY Guy**, "Europe et services publics locaux, quelques enseignements d'un colloque", in **TERNY Guy**, *La gestion des services publics locaux dans l'Europe de demain*, Litec, 1994, 316 pages, pp. 15-28
- **TIEBOUT Charles**, "A pure theory of Local expenditures", in *Journal of Political Economy*, LXIV, 1956, pp. 416-424
- **TROGER François**, *Services Public : Faire ou Déléguer ?*, Vuibert, 1995, 181 pages
- **VEDEL Georges**, "Service Public "à la française" ? oui, mais lequel ?", in *Transport Public*, Février 1996, n°945, Page 49

---

---

## TRANSPORTS (GENERALITES)

---

---

- **DUPUY Gabriel (1991)**, *L'urbanisme des réseaux – théories et méthodes*, Armand Colin, 1991, 198 pages
- **MERLIN Pierre (1991)**, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 1991, 472 pages
- **BONNAFOUS Alain / PLASSARD François / VULIN Bénédicte**, *Circuler demain*, DATAR - éditions de l'aube, 1993, 188 pages
- **NASH C.A.**, *Economics of public transport*, Longman Inc., New York, 1982
- **NIJKAMP Peter / OUWERSLOOT Hans / RIENSTRA Sytze A.**, "Sustainable Urban Transport Systems: An Expert-based Strategic Scenario Approach", in *Urban Studies*, Vol. 34, No. 4, 1997, pp. 693-712

- **PEARCE Brian (OCDE)**, "Réglementations et incitations", rapport de base n°4 (a), in **Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) / Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 107-144
- **PEDERSON Eldor Olin**, *Transportation in Cities*, Pergamon press inc., 1980, 87 pages
- **POUEY-MOUNOU Louis**, *Les transports dans notre vie*, Chiron, Collection espace de Vie, Paris, 1986, 225 pages

## AUTOMOBILE

- **ALDRICH Lloyd**, *A transit program for the Los Angeles Metropolitan Area*, Transportation Engineering Board, City of Los Angeles, 7 december 1939
- **BANISTER David**, "Review Essay : The car is the Solution, Not the Problem ?", in *Urban Studies*, Vol. 36, n°13, 1999, pp. 2415-2419
- **BERGER Bennet M.**, *Working-Class Suburb : a Study of Auto Workers in suburbia*, University of California Press, Berkeley (Ca), 1968, the Regents of the University of California, extrait de **ATHERTON John**, *Urban America*, Masson, Paris, 1973, 96 pages
- **BOTTLES Scott L.**, "Mass Politics and the Adoption of Automobile in Los Angeles", in **WACHS M. / CRAWFORD M.**, *The Car and the City, The Automobile, The Built of Environment and Dayly Urban Life*, Ann Arbor (Michigan), The University of Michigan Press, 1992
- **BUCHANAN Colin D.**, *Traffic in Towns, a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Her's Majesty Stationary Office, London, 1963
- **DUPUY Gabriel (1995-1)**, *L'auto et la ville*, Flammarion – Dominos, 1995, 125 pages
- **DUPUY Gabriel (1995-2)**, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, 1995, 216 pages
- **GOODWIN P.B.**, "Comprendre la congestion", in *RTS (Recherche-Transport-Sécurité)*, n°24, décembre 1989, pp. 23-28
- **NAKAMURA Yoshio**, "Les autoroutes au Japon - Le territoire national , un jardin de promenades", in **LEYRIT Christian / LASSUS Bernard**, *Autoroute et Paysages*, les Editions Demi-Cercle, 1994, 195 pages, pp. 70-83
- **SAUVY Alfred**, *Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968
- **TOURNIER Michel**, "Préface", in **LEYRIT Christian / LASSUS Bernard**, *Autoroute et Paysages*, les Editions Demi-Cercle, 1994, 195 pages, pp. 8-13
- **WACHS Martin**, "The evolution of transportation policy in Los Angeles, images of the past policies and future prospects", in **SCOTT Allan J / SOJA Edward W.**, *The city : Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century*, The Regents of the University of California, 1996, pp. 106-159

## INSTITUTIONS ET TRANSPORTS

- **BENSUGLIO D. / BUREL B.**, *Localisation des capacités d'expertise et répartition des pouvoirs qui président à l'évolution des systèmes de transports collectifs urbains*, ATP Socio-économie des transports, IDET-CEGOS, juillet 1977
- **CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)**, *Les relations Autorités Organisatrice Exploitant - leur traduction par les conventions*, Ministère de l'équipement et du logement - Ministère des transports et de la mer, décembre 1990, 80 pages
- **COUPLAN Jean-Pierre**, "L'évolution des rapports contractuels Autorités organisatrice – exploitant", in *Cahiers du CNFPT*, n°26, novembre 1988, pp. 155-159
- **DOMENACH OLIVIER**, *Métamorphose des rapports contractuels dans les transports publics urbains, Cycle Transport de voyageurs - module 2 - L'économie des transports*, Ecole nationale des ponts et chaussées, mai 1993
- **DOMENACH Olivier**, "Métamorphose des rapports contractuels dans les transports publics urbains, De l'autorité concédante à l'autorité organisatrice et du concessionnaire au prestataire de service", in *Transports*, n°326, novembre décembre 1987
- **MEYERE A. / SHORT J.**, "Institutional arrangements and ways of financing - international comparison", in **ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES**, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes, Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque organisé par, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 155-165
- **MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DU TRANSPORT ET DE L'ESPACE – Direction des transports terrestres (DTT) / CETUR (1990)**, *Transports publics urbains en France, Organisation institutionnelle*, Ministère de l'équipement, du logement, du transport et de l'espace, août 1990
- **MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS – Direction des transports terrestres (DTT) (1995)**, *Transports publics urbains en France, Organisation institutionnelle*, Ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, septembre 1995, 100 pages
- **OFFNER Jean-Marc (dir.)**, *Configuration du pouvoir technico-politique local et diversification des compétences dans le secteur des transports collectifs urbains*, rapport INRETS n°98, INRETS, septembre 1989, 109 pages
- **VIENNET Robert (1995)**, "Une interview de Philippe Séguin : Transport Public et concurrence en Europe", in *Transport Public*, Novembre 1995, n°942, pp. 82-85

## MODES - INTERMODALITE - MULTIMODALITE

---

- **BONNAFOUS Alain (1994)**, *La complémentarité entre la voiture et les transports collectifs en zone urbaine*, Rapport du groupe de travail du CNT (mission ministérielle), CNT, novembre 1994, 41 pages
- **GIVAUDAN Antoine / LAROCHEFOUCAULD Bernard (de) / WACKERMANN Gabriel**, *Routes et transports urbains - rattraper vingt ans de retard*, Institut La Boétie, décembre 1990, 94 pages
- **FRAPPIER Michèle / SAUVE Sylvain**, "L'efficacité énergétique en transport : les incidences du mode d'urbanisation et du mode de transport", in **BUSSIERE Yves / BONNAFOUS Alain (sous la direction de)**, *Transport et étalement urbain : les enjeux*, dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier, Montréal, octobre 1992, Editions du Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1993, 349 pages, pp. 163-186
- **GELMINI Pietro**, *Città, Trasporti e Ambiente*, Etas Libris, 1988, 341 pages
- **GROUPE DE RECHERCHE EQUIPEMENT-ECONOMIE**, *Transports urbains et Calcul économique*, Ministère de l'Équipement, du logement du transport et du tourisme / Ministère de l'économie et des finances, décembre 1996, 109 pages
- **MARGAIL Fabienne / AUGAMMET Pascal**, "Complémentarité entre les modes : voitures – Transport Public, le point de rencontre", in *Transport Public*, n°938, Juin 1995, pp. 32-37
- **MASSOT Marie-Hélène**, "la multimodalité - automobiles et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations", in *RTS – RECHERCHE-TRANSPORT-SECURITE*, revue trimestrielle de l'INRETS, n°50, Janvier-mars 1996, pp. 3-16
- **CENTRE D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN TRANSPORTS URBAINS (CERTU) / MINISTERE DES TRANSPORTS (1996)**, *Complémentarité des modes de transport – projet d'agglomération et schéma de voirie*, Ministère de l'équipement, du logement et des transports, Paris, 1996, 86 pages (+ annexes)
- **CENTRE D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN TRANSPORTS URBAINS (CERTU) / SNCF**, *La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport*, Ministère de l'Équipement du transport et du logement, CERTU Collection transports publics, Juillet 1998, 250 pages

## TRANSPORT SEMI-COLLECTIF

---

- **BAUTZ James**, "Les transports semi-collectifs aux Etats-Unis", rapport de base 3 (b), in **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 89-106
- **BOVY Ph. H. / KRAYENBUHL V.**, "rapport introductif", in **CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports semi-collectifs*, CEMT, table ronde 40, Paris, 1978, 185 pages, pp. 5-56
- **RATHERY Alain**, "Les transports semi-collectifs : l'approche européenne", rapport de base 3(a) (résumé de la table ronde n°40 de la Conférence Européenne des Ministres des transports), in **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 63-88
- **ZEMLIN Hermann**, "La collectivisation des véhicules comme moyen d'utiliser les réserves de capacité qui existent en matière de transport de personnes à courte distance", in **CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports semi-collectifs*, CEMT, table ronde 40, Paris, 1978, 185 pages, pp. 127-144

## TRANSPORT URBAIN – TRANSPORT COLLECTIF

---

- **BIAREZ Sylvie (1994)**, "Politiques publiques et transports urbains : comparaisons européennes", in **NEMERY Jean-Claude / WACHTER Serge**, *Gouverner les territoires*, DATAR, 1994, 200 pages
- **BIGEY Michel / SCHMIDER André**, *Les transports urbains*, Editions Universitaires, Paris, 1971, 163 pages
- **CANCALON François / GARGAILLO Laurent**, *Les transports collectifs urbains, Quelles méthodes pour quelle stratégie ?*, Celse, Paris, 1991
- **DUMARTIN Gilles**, *1981-1991, 10 ans de transports*, Ministère de l'Équipement du Logement et des transports - Observatoire économique et statistique des transports, mars 1993, 67 pages
- **GRESSIER C.**, "La politique française des transports urbains en France", in **ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES**, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes, Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque organisé par, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 3-12
- **GROUPE DE RECHERCHE EQUIPEMENT-ECONOMIE**, *Transports urbains et Calcul économique*, Ministère de l'Équipement, du logement du transport et du tourisme / Ministère de l'économie et des finances, décembre 1996, 109 pages
- **HOMBURGER Wolfgang S.**, "Transportation policy and technological development", in **MILLER R. David (editor)**, *Urban Transportation Policy : New Perspectives*, Lexington books – DC Heath and Company, 1972, 210 pages, pages 157-182

- **INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS (IRT)**, *Analyse du fonctionnement de réseaux de tramways existants*, 1976, 45 pages
- **INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS (IRT)**, *Evolution de l'offre de transport collectif en périphérie des agglomérations*, 1979, 75 pages
- **LEBRETON Joël / BEAUCIRE Francis**, *Transports publics et gouvernance urbaine*, Edition Milan – les essentiels, 2000, 127 pages
- **MATHIEU Magali / CANEPA Bernard**, *Les transports collectifs pour libérer la ville*, Celse – les presses du Management, 1992, 137 pages
- **MERLIN Pierre (1984)**, *La planification des transports urbains*, Masson, Paris, 1984, 220 pages
- **MERLIN Pierre (1992)**, *Les transports urbains*, Que sais-je ? n°344, PUF, 1992, 128 pages
- **MINISTERE DES TRANSPORTS (FRANCE) (1979) – Direction Générale des transports intérieur - Direction des transports terrestres**, *Pour une coopération des transports collectifs urbains et interurbains*, avril 1979, 22 Pages
- **QUIN Claude**, *L'évolution des transports urbains de voyageurs face aux nouvelles technologies*, rapport présenté au nom des économies régionales et de l'aménagement du territoire, Conseil Economique et Social, Paris, 1986, volume I, 102 pages
- **SMERK George M.**, "The urban transportation problem : a policy vacuum ?", in **MILLER David R. (editor)**, *Urban transportation policy : New perspectives*, Lexington books – DC Heath & Company, 1972, 210 pages, pp. 5-18
- **SOCIETE CANADIENNE D'HYPOTHEQUES ET DE LOGEMENT**, *Déplacements urbains et développement durable – l'expérience canadienne*, Publications Canada, 1993, 71 pages (+ annexes)
- **TAEBEL Delbert A / CORNEHLS James V.**, *The political economy of urban transportation*, Kennikat Press Corp., 1977, 218 pages

## TARIFICATION ET FINANCEMENT

---

- **BHATT Kiran**, "Influence de la tarification sur le comportement des usagers et le choix des modes de déplacement", rapport de base 4 (b), in **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 145-158
- **BAUM Herbert / KENTNER Wolfgang**, "Tarification : les politiques tarifaires des transports urbains et la coordination du transport individuel et des transports en commun", rapport de base numéro 5, in **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, Rapport de base, 356 pages, pp. 159-183
- **BEAULE Michel (1997)**, *Evolution du financement des transports en commun urbains*, Ministère de la Métropole, juin 1997, 26 pages
- **BEAULE Michel (1998)**, *Financing urban transportation in the Montreal region*, paper prepared for presentation at the panel discussion "Beyond the tooth fairy – responding to the crisis in urban transportation financing" of the 1998 annual conference of the association of Canada, Regina (Saskatchewan), 21 septembre 1998, 13 pages
- **BOISVERT Michel / MC NEIL Jean**, *Le financement du transport en commun à Montréal : vers une contribution spécifique des bénéficiaires non usagers (confidentiel)*, étude réalisée pour la Communauté urbaine de Montréal, 29 juin 1988, 37 pages (+ 4 pages d'annexe)
- **CALTHROP Edward / PROOST Stef / VAN DENDER Kurt**, "Parking Policies and Road Pricing", in *Urban Studies*, Vol. 37, No. 1, 2000, pp. 63-76
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1998-8) – Service d'exploitation des transports collectifs**, *L'intégration tarifaire des transports dans la communauté urbaine de Lille*, CUDL, juillet 1998, 11 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1983) – Bureau du président du Comité exécutif**, *Proposition : intégration tarifaire entre la Communauté urbaine de Montréal et Laval*, janvier 1983, 9 pages
- **CORSON (Monsieur de)**, *L'exploitation est un élément de l'analyse économique - formation et analyse des coûts d'un réseau urbain*, Cycle Transport de voyageurs - module 2 - L'économie des transports, Ecole nationale des ponts et chaussées, mai 1993
- **CUSSET Jean-Michel**, *Politiques de tarification des services de transport urbain – diagnostic de politiques comparatives*, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, octobre 1988, 55 pages
- **DAMPIERRE Joël**, "La politique tarifaire des réseaux", in *Transport Public*, n° 933, Janvier 1995, pp. 946-948
- **GLASER Jacques**, "Vers une politique tarifaire globale – entretien avec Pascal Vincent (CERTU)", in *Transport public*, n°987, décembre 1999, pp. 21-22
- **MARCONIS Robert (1994)**, "Les transports urbains, la double crise de la saturation et du financement", in *Historiens et Géographes*, n°342, 1994
- **RAUX Charles**, "réguler par les prix ? Objectifs, moyens, problèmes posés. Synthèse du Colloque de Lyon de décembre 1992", in **DUHEM Bernard / GOURDON Jean-Loup / LASSAVE Pierre / OSTROWETSKY Sylvia**, *Villes et transports, 1991-1994*, actes du séminaire, Tome I (séances 1 à 5), plan urbain - Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, direction de l'architecture et de l'urbanisme, 1994, 442 pages
- **WEBSTER F.V. / BLY P.H. / Miss Susan POUNDS**, "Financement : octroi de subventions aux transports publics urbains", Rapport de base numéro 6, in **ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT**

ECONOMIQUE (OCDE) / CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT), *Les transports urbains et l'environnement*, Séminaire 1979, 10-12 juillet 1979, 356 pages, pp. 185-248

## TRANSPORTS DANS QUELQUES METROPOLES

- EMERSON N. / KEEFER L. / MEIGHÖRNER G., "Los Angeles", in OCDE, *Les villes et leurs transports*, Paris, 1988, pp. 85-103
- MEIGHÖRNER G. / DOLESCHAL H. / FALK S. / PEARCE B., "Munich", in OCDE, *Les villes et leurs transports*, Paris, 1988, pp. 105-140
- NEWMAN Peter W.G. / KENWORTHY Jeffrey R., *Cities and Automobile dependence, an international sourcebook*, Gower Publishing Company, 1989, 388 pages
- SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN, *Méto-Bus*, n°34, février 1998, 32 pages
- TRANSDEV (1999), *Rapport d'activités 1998*, Transdev, 1999, 27 pages
- TRANSDEV (1999-1), *Comptes consolidés 1998*, Transdev, 23 pages
- VIA – GENERALE DE TRANSPORT ET D'INDUSTRIE (1999), *Rapport annuel 1998*, VIA GTI, 88 pages
- VIA – GENERALE DE TRANSPORT ET D'INDUSTRIE (1999-1), *Paroles de terrain sur la sécurité*, VIA GTI, 1999, 155 pages

## TRANSPORTS URBAINS (LILLE)

- BARRE Alain, *Transport et aménagement urbain. L'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales françaises*, Union Géographique Internationale, Rapport 1979-11, Dresde, novembre 1979, 31 pages
- CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT NORD PICARDIE (CETE) (1991-1), *Les transports collectifs dans la Communauté urbaine de Lille - Etudes d'impact des lignes 1 et 1bis du métro sur les déplacements - Enquêtes aux arrêts d'autobus concernés par la ligne 1bis du métro avant sa mise en service (Décembre 1988 - Janvier 1989)*, CETE Nord Picardie, avril 1991, 40 pages
- CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT NORD PICARDIE (CETE) (1991-2), *Les transports collectifs dans la Communauté urbaine de Lille - Etudes d'impact des lignes 1 et 1bis du métro sur les déplacements - Enquêtes aux arrêts d'autobus concernés par la ligne 1bis du métro après sa mise en service*, CETE Nord Picardie, avril 1991, 46 pages
- CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT NORD PICARDIE (CETE) (1992), *Les transports collectifs dans la Communauté urbaine de Lille - Etudes d'impact des lignes 1 et 1bis du métro sur le stationnement - Enquêtes aux parcs d'échanges après mise en service de la ligne 1bis (février 1991)*, CETE Nord Picardie, juin 1992, 60 pages
- COURANT René, *Le Temps des Tramways*, les éditions du Cabri, 1982, 192 pages
- DAVID Y. (INRETS), "La conduite automatique intégrale : bilan économique et qualité de service", in ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes- Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 353-367
- DEFFAIX Théodore, "Les tramways, grands artisans du développement de Lille Roubaix Tourcoing", in *Transmondia*, n°31, avril 1957, pp. 38-39 et 46
- DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DU NORD, *Les déplacements domicile-travail en 1982-1990 dans la Région Nord-Pas-de-Calais*, DRE Nord, janvier 1993, 48 pages
- DORMARD Serge / HEDDEBAUT Odile, "Etude économétrique de la fréquentation du métro de Lille", in RTS (Recherche Transports Sécurité), n°13, mars 1987, pp. 45-50
- GAY Claude, *Au fil des Tramways*, Amitram, Lille, 1971, 383 pages
- GUILLEMENOT B., "Le métro de la Communauté Urbaine de Lille : à la conquête de ses clients, et pas seulement des usagers", in ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes- Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 343-352
- HODEN Claude (1979-1), "Les transports urbains dans le Nord de la France", in *Plein Nord, la Gazette de la Région du Nord*, 24<sup>e</sup> année, n°4240bis, n° spécial 56, août – septembre 1979, pp. 27-30
- HODEN Claude (1979-2), "Les transports urbains dans le Nord de la France", in *Plein Nord, la Gazette de la Région du Nord*, 24<sup>e</sup> année, n°4253bis, n° spécial 57, octobre - novembre 1979, pp. 24-27
- HODEN Claude (1979-3), "Les transports urbains dans le Nord de la France", in *Plein Nord, la Gazette de la Région du Nord*, 24<sup>e</sup> année, n°4279bis, n° spécial 58, décembre 1979, pp. 36-38
- HUGONNARD J.-C. (SOFRETU, France), "Le métro léger - The light rail concept", in ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes - Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque organisé du 3 au 5 mai 1988, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 369-378

- **JOURNAL OFFICIEL (1982)**, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) (JO du 31/12/1982)
- **LEPERS Paulette**, *Un siècle d'histoire des transports en commun de voyageurs dans le périmètre communautaire*, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), décembre 1998, 221 pages
- **MARCHAND Françoise / MARCHAND Philippe**, *Du tramway à cheval au métro*, Centre National de la Documentation Pédagogique, Centre Régional de la Documentation Pédagogique de Lille, dossier n°14, 1982, 60 pages
- **MARCONIS Robert (1997)**, "Métros, VAL, Tramways... la réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province de France", in *Annales de géographie*, n°593-594, janvier-avril 1997, Armand Colin, pp. 129-154
- **MENERAULT Philippe / PROUVOST Stanislas**, *Interconnexion et territoire : interconnexion des réseaux de transports et aménagement dans la métropole lilloise*, INRETS, novembre 1995, 38 pages
- **MILLE Matthieu**, *Des densités habitantes aux densités mouvantes, l'exemple de la métropole lilloise*, Université des sciences et techniques de Lille I, UFR de géographie, 1998
- **ORGANISME D'ETUDE ET D'AMENAGEMENT D'AIRES METROPOLITAINES-NORD (OREAM-NORD)**, Aménagement d'une région urbaine : Le Nord-Pas-de-Calais, OREAM-NORD, Lille, 1971, 422 pages
- **PAYEN Vincent**, *L'évolution des réseaux de tramways du Nord de 1874 à 1914*, mémoire de maîtrise sous la direction d'Emmanuel Chadeau, 1995, 175 pages (+ 110 pages d'annexes)
- **REGOLLE Mallony / VERDRON Isabelle**, *Lille à toute vapeur, Histoire de l'Arrivée et des tracés du chemin de fer à Lille*, Archives départementales du Nord, Lille, non paginé
- **VIENNET Robert (1996)**, "Lens – Liévin, Hénin – Carvin, Béthune : Voyager d'un district à l'autre", in *Transport Public*, n°948, Mai 1996, pp. 30-34
- **VIENNET Robert (1999)**, "Rachat de VIA GTI par la SNCF : Développer une politique d'intermodalité et accélérer l'internationalisation", in *Transport Public*, n°986, novembre 1999, page 22
- **VIENNET Robert (1999-1)**, "Entretien avec Jacques Auxiette, président du Groupement des autorités responsables du Transport (GART) : "Pour une politique urbaine plus volontariste", in *Transport Public*, n°986, novembre 1999, pp. 74-77
- **VIENNET Robert (1999-2)**, "Rachat de VIA GTI : En attente d'avis du conseil d'Etat", in *Transport Public*, n°987, décembre 1999
- **VILLE DE MARCQ-EN-BAROEUL**, *Marcq-en-Baroeul : 2000 ans d'histoire*, 2000, 22 pages
- **WALD Irène**, "Historique des tramways de Lille (1874-1966)", in *Mémoires du Cercle Amical des PTT de Lille*, section histoire, Tome II, 1980, pp. 7-41

## COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE ET ORGANISMES ASSOCIES

---

- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1968-1)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 23 février 1968, pp. 205-207
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1968-2)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 28 juin 1968, débats pp. 525-539
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1970)**, Registre des délibérations du Conseil de Communauté, 24 avril 1970, délibération n°161, pp. 1311-1312
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1972)**, Registre des délibérations du Conseil de Communauté, 30 juin 1972, débats pp. 1011-26 à 1026-55
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1972-1)**, Registre des délibérations du Conseil de Communauté, 07 décembre 1972 (création du SMT), pp. 2598-2602
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1973)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 13 avril 1973, débats pp. 436-13 à 449-40
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1974)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 29 mars 1974, délibération n°44, débats et décision pp. 587-597
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1974-1)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 29 mars 1974, délibération n°47bis, "amélioration des conditions de circulation du tramway", débats et décision pp. 625-628
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975)**, "Les transports en commun", in *Communauté urbaine*, n°10, 1975, 16 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975-2)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 23 mai 1975, débats pp. 844-859
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1975-3)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 27 juin 1975, délibération n°58 : débats, pp. 844-859 ; décision pp. 1619-1621
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1981)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 25 septembre 1981, débats pp. 1661 à 1669
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1982)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 16 septembre 1982, délibération n°5, débats pp. 1903-1926
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1984)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 3 février 1984, délibération n°4, débats pp. 69-92, décision pp. 93-97

- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1984-2)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 21 décembre 1984, délibération n°94, débats et décision, pp. 3164-3185
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1986)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 2 mai 1986, délibération n°2, débats et décision, pp. 660-687
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1988)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 11 octobre 1988, délibération n°21, pp. 2076-2079 (relative au renouvellement de la concession)
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1989)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 17 novembre 1989, délibération n°4, débats et décision, pp. 898-930
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1989-2)**, *Ligne 1Bis – Métro de la Communauté urbaine de Lille*, CUDL, 1989, 74 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1990)**, Registre des délibérations du conseil de communauté, 21 décembre 1990, délibération n°1, débats et décision, pp. 3651-3654
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1993)**, *Lignes Info*, CUDL, mai 1993, 31 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1993)**, *Une métropole en mouvement... Images des transports dans la Communauté Urbaine de Lille*, CUDL, novembre 1993, 69 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1994)**, *Un nouveau tramway pour la métropole*, CUDL, mai 1994, 16 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (1995)**, *Lignes Info*, CUDL, mars 1995, 23 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1997)**, *Un Métro, Le VAL*, LMCU, février 1997, 20 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-7)**, *Lignes Infos*, LMCU, novembre 1998, 20 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-1)**, *Ligne infos*, LMCU, juin 1999, 32 pages
- **LEPERS Paulette**, *Un siècle d'histoire des transports en commun de voyageurs dans le périmètre communautaire*, Communauté Urbaine de Lille, décembre 1988, 221 pages
- **SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LILLE ET DE SA BANLIEUE**, Rapport annuel, de 1966 à 1972
- **SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PUBLICS DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE**, Rapport annuel, de 1968 à 1972
- **SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (SMT)**, Rapport annuel, de 1973 à 1999
- **SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE (SMT) (1998)**, *Délégation du service public des transports urbains de personnes de la communauté urbaine de Lille*, pièce contractuelle n°1, cahier des charges, SMT, 29 juin 1998, 113 pages (+ 32 annexes)

## PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

---

- **BRATOSIN Stefan**, "L'élaboration du Plan de déplacements urbains de Lille Métropole : la concertation comme forme symbolique", texte présenté dans le cadre des Rencontres Jeunes Doctorants, sous l'égide du laboratoire de géographie humaine de l'UFR de Géographie et d'Aménagement, Université des sciences et techniques de Lille, 25 novembre 1999, 6 pages
- **CENTRE D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN TRANSPORTS URBAINS (CERTU) / MINISTERE DES TRANSPORTS (1996-1)**, *Plans de déplacements urbains – guide*, Ministère de l'équipement, du logement et des transports, Paris, 1996, 261 pages
- **GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART) / MINISTERE DES TRANSPORTS – Direction des Transports Terrestres (DTT)**, *Etat d'avancement et contenu des PDU – analyse au 1<sup>er</sup> février 1999*, 1999, 30 pages
- **GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART)**, *Baromètre PDU – L'état d'avancement des PDU au 10 novembre 1999 – Les mesures contenues dans les PDU arrêtés*, 2000, 22 pages
- **JOURNAL OFFICIEL (1997)**, n°1 du 1<sup>er</sup> janvier 1997 : loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
- **JOURNAL OFFICIEL (1998)**, n°110 du 13 mai 1998 : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Décret no 98-362 du 6 mai 1998 relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air
- **JOURNAL OFFICIEL (1998-1)**, n°189 du 18 août 1998 : Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Circulaire du 17 août 1998 relative à la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules)
- **LETTRE DE LA DTT (La) - lettre d'information de la Direction des Transports Terrestres**, n°15, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, mai-juin 1999, 4 pages
- **HIRSCHFELD Charlotte (2000)**, "Le Grand Lyon hiérarchise ses territoires", in *Transport Public*, n°988, janvier 2000, pp. 17-18
- **HIRSCHFELD Charlotte (2000-1)**, "Lille : Le réseau des trottoirs, élément fort du PDU", in *Transport Public*, n°988, janvier 2000, pp. 20-21
- **QUETELARD B. / CORMIER O.**, *Plan de Déplacements Urbains de Lille Métropole, Prédiagnostic, Synthèse*, Lille, CETE, mai 1997



- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 7 novembre 2001, "garer sa voiture : aïe, aïe, aïe ! le prix du ticket horodateur est passé de 8 à 10F de l'heure depuis le 1<sup>er</sup> octobre (merci l'euro). Places plus chères, plus rares : on galère pour se garer. La mairie assume"
- **VIENNET Robert (2000)**, "L'élaboration des PDU "booste" la réflexion sur les transports", in *Transport Public*, n°988, janvier 2000, pp. 16-17

## PDU DE LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE

- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1997-1)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Forum de concertation publique des 10 et 11 octobre 1997*, synthèse des ateliers, LMCU, 1997, 21 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-1)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – La mobilité des habitants, fiche technique n°1*, LMCU, avril 1998, 8 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-2)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Les mardis du PDU – synthèse des comptes-rendus*, LMCU, août 1998, 57 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-3)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – L'opinion des habitants, fiche technique n°2*, LMCU, septembre 1998, 8 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-4)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – Les transports en commun, fiche technique n°3*, LMCU, septembre 1998, 8 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-5)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – Le trafic automobile, fiche technique n°4*, LMCU, septembre 1998, 4 pages (+ cartes)
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1998-6)**, *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise – La marche à pied et le vélo, fiche technique n°5*, LMCU, septembre 1998, 4 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-2)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte bus*, LMCU, mars 1999, 21 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-3)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte Piétons – vélos*, LMCU, mars 1999, 27 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-4)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte modération de vitesse*, LMCU, juin 1999, 15 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-5)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole – Charte micro-PDU*, LMCU, juin 1999, 16 pages
- **LILLE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE (1999-6)**, *Plan de déplacements urbains de Lille Métropole - projet de PDU adopté par le Conseil de Communauté Urbaine*, LMCU, 8 octobre 1999, 66 pages

## PRESSE QUOTIDIENNE ET COMMUNIQUES

- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 21 octobre 2000, "Métro : terminus la semaine prochaine"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 27 octobre 2000, "Le VAL arrive au bout du tunnel"
- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 28 octobre 2000, "Jospin, récit d'un marathon"

---

---

# TRANSPORTS INTERURBAINS (LILLE)

---

---

## DEPARTEMENT DU NORD

- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1966)**, *Rapport des chefs de service, deuxième session ordinaire de 1966*, 595 pages, page 337 (section D-2. Voies ferrées d'intérêt local et Transports urbains – pp. 335-338)
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1966-2)**, Extrait des procès verbaux des délibérations, deuxième session ordinaire de 1965, séance du 18 janvier 1966, vœu n°3015
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1967)**, *Rapport du Préfet*, session extraordinaire de décembre 1967, tome III, délibération n°388
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1967-2)**, Extrait des procès verbaux des délibérations, Session extraordinaire de décembre 1967, séance du 20 décembre 1967, vœux n°3032, 3037 et 3054
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1967-3)**, *Rapport des chefs de service*, Conseil Général, deuxième session ordinaire de 1967, 719 pages [- 7 – Contrôle des transports routiers]
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1985)**, Extraits des procès verbaux des délibérations, réunion du 12 juillet 1985 (adoption du rapport SG/DTD1/006, " Politique départementale en matière de transports publics de personnes")
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (1997)**, *Schéma départemental des transports de voyageurs du Nord – présentation de la démarche et du projet de lignes structurantes de transport par autocar du département*, Département du Nord, novembre 1997, 11 pages (+ annexes, carte, et fiches techniques)
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (2000)**, *Magazine Le Nord*, numéro 139, mai 2000, 39 pages
- **CONSEIL GENERAL DU NORD (2000-1)**, *La lettre Le Nord*, n°10, août 2000, 4 pages

- **LAPERRE Claude (directeur des transports départementaux)**, *Les transports scolaires : une volonté au service d'une idée*, Conseil Général – Département du Nord, 1993, 52 pages (+ annexes)
- **NORD ECLAIR**, mardi 28 mars 2000, "lignes inter-urbaines : un réseau plus étoffé et mieux organisé dans le Nord"
- **VOIX DU NORD**, samedi 20 mai 2000, "conseil général du Nord : Du bonus dans les autobus"

## REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

---

- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1976)**, *Plan régional*, 15 novembre 1976, 243 pages [transports collectifs, pp. 202-206]
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1977)**, *Pour une politique régionale de l'amélioration du transport collectif*, Rapport d'orientation, propositions, avril 1977, 76 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1981)**, *VII<sup>e</sup> plan, 1976-1980, bilan d'exécution*, Région NPDC, mai 1981, 162 pages
- **ETABLISSEMENT PUBLIC REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1982)**, *TCR (Transport Collectif Régional), le bilan du schéma Nord-Pas-de-Calais*, CETE Nord Picardie, Février 82, 41 pages
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1984)**, *Plan 1984-1988 – Contrat de Plan Etat / Région Nord-Pas-de-Calais*, 1984, 77 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1986)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, 12 décembre 1986, n°23 - 23bis, 47 pages [TGV Nord]
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1989)**, *Contrat de Plan Etat / Région Nord-Pas-de-Calais 1989-1993*, 51 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1993-1)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière des 15 et 16 avril 1993, n° 56 – nouvelle série, 107 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1993-2)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière des 7 et 8 juin 1993, n° 57 – nouvelle série, 94 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1993-3)**, *le projet de IV<sup>e</sup> plan régional –1994-1998, l'équilibre des différents pôles de l'espace régional, synthèse des différentes contributions produites dans le cadre des travaux préparatoires*, Nord-Pas-de-Calais, 1993
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1995-1)**, séance plénière des 29 et 30 juin 1995, n°74 – nouvelle série, 104 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1995-2)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière du 15 décembre 1995, n°77 – nouvelle série, 77 pages (+ annexes)
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1995-3)**, *Schéma régional multimodal de voyageurs – rapport de propositions*, février 1995, 24 pages
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1995-4)**, *Rapport d'activité des services régionaux – année 1994*, Région NPDC, juin 1995, 189 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1996-1)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière des 27 et 28 juin 1996, n° 81 – nouvelle série, 82 pages
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1996-2)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière des 10 et 11 octobre 1996, n°82 – nouvelle série, 85 pages
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1996)**, *Rapport d'activité des services régionaux – année 1995*, Région NPDC, juin 1996
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1997)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière des 16 et 17 janvier 1997, n°84 – nouvelle série
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1997-2)**, *Expérimentation de décentralisation du TER, 1997, non paginé : reprise de la "Convention entre la région Nord-Pas-de-Calais et la SNCF en date du 21 février 1997" et de la "Convention entre la région Nord-Pas-de-Calais et l'Etat en date du 21 février 1997"*
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (1997-3)**, "Le TER et la région Nord-Pas-de-Calais", in *Tout savoir sur...*, Direction des transports et des projets régionaux (Nord-Pas-de-Calais), juin 1997, 18 pages
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1997-4)**, *Rapport d'activité des services régionaux – année 1996*, Région NPDC, juin 1997, 260 pages
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1998)**, *Rapport d'activité des services régionaux – année 1997*, Région NPDC, juin 1998, 226 pages
- **REGION NORD-PAS-DE-CALAIS (1999)**, *Rapport d'activité des services régionaux – année 1998*, Région NPDC, juin 1999
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (2000)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière du 27 avril 2000
- **CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS (2000-1)**, Procès verbaux des séances du conseil régional, séance plénière des 29-30 juin 2000

## TRANSPORT FERROVIAIRE

---

- **BEHAFY François**, "Réflexions sur la privatisation et l'accès aux réseaux", in **CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**, *Des chemins de fers, Pour quoi Faire ?*, séminaire international des 18-20 janvier 1995, CEMT, Paris, 1995, 225 pages, pp. 11-36

- **BROUSOLE Denis (1983)**, "La SNCF et les transports intérieurs – Loi d'orientation du 30 Décembre 1982", in *Actualité Juridique de Droit Administratif*, n°4, Avril 1983, pp. 236-240
- **BROUSOLE Denis (1989)**, "Conventions entre personnes publiques et décentralisation - l'exemple des dessertes ferroviaires - ", in *Actualité Juridique de Droit Administratif*, n°12, 20 Décembre 1989, pp. 747-755
- **CARON François**, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, La Compagnie du Chemin de Fer du Nord, 1846-1937*, Mouton, Paris, 1973, 619 pages
- **CARON Bernard**, *Rapport d'orientation sur le schéma régional ferroviaire des transports de voyageurs de la région Nord-Pas-de-Calais*, rapport présenté en séance plénière des 29 et 30 juin 1995, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, 1995, 8 pages
- **CENTRE D'ETUDES ET DE RECHERCHE EN TRANSPORTS URBAINS (CERTU) / SNCF**, *La mobilité régionale : le train et les autres modes de transport*, Ministère de l'Équipement du transport et du logement / CERTU - Collection transports publics, juillet 1998, 250 pages
- **CHAPLAIN Chantal**, "Le Nord-Pas-de-Calais face au Transmanche : mobilisations différenciées et structure des relations", in **BURMEISTER Antje / JOIGNAUX Guy (sous la direction de)**, *Infrastructures de transport et territoires – approches se quelques grands projets*, L'Harmattan – collection Emploi, Industrie, territoire, 1997, 319 pages, pp. 123-150
- **GOSSET Samuel**, *La régionalisation des transports ferroviaires*, mémoire de maîtrise, UFR de Sciences économiques, EUSEG, Université d'Artois, Béthune, 1996, 48 pages (+ annexes)
- **LEBLANC Michel / NETILLARD Jean**, "Le schéma régional des transports Nord-Pas-de-Calais", in *Revue Générale des Chemins de Fer*, Bordas, Juillet-Août 1982, 101<sup>e</sup> année, pp. 375-382
- **LEFRANC G.**, "La construction des chemins de fer et l'opinion publique vers 1830", in *Revue d'Histoire Moderne*, n°25, janvier - février 1930, édition Rieder, Paris, pp. 270-279
- **LETTRE DE LA DTT (La) - lettre d'information de la Direction des Transports Terrestres**, n°14, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, mars-avril 1999, 4 pages
- **LETTRE DE LA DTT (La) - lettre d'information de la Direction des Transports Terrestres**, n°17, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, septembre-octobre 1999, 6 pages
- **MAUROY pierre**, "Tunnel sous la Manche, TGV Nord-Européen : une opportunité pour le développement d'une métropole régionale à l'échelle européenne", in *Hommes et Terres du Nord*, 1988, 1-2, pp. 30-32
- **MENERAULT Philippe**, "Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du TGV Nord", in *Annales de géographie*, n°593-594, janvier-Avril 1997, Armand Colin, pp. 5-33
- **MENERAULT Philippe / BARRE Alain**, "TGV et recomposition des relations ferroviaires interrégionales : L'exemple des relations Nord-Pas-De-Calais / Picardie", in **FRE Ville – Pôle Universitaire Européen sur la Ville, Nord-Pas-de-Calais : changement régional et dynamique territoriale**, journées d'études du 15 février 1996, pp. 367-381
- **OUTERRYCK Pierre**, *Mémoire cheminote en Nord-Pas-de-Calais ; cheminots et chemins de fer du Nord - 1938/1948*, CER/SNCF, 1995, 124 pages
- **SCHOONHEERE André**, "Comines - Lille, ligne centenaire. En 1876, le chemin de fer à vapeur étendait enfin son réseau jusqu'à Comines", in *Mémoires de la Société d'Histoire de Comines - Warneton et de la Région*, Tome VI, fascicule 2, Comines, 1976, pp. 383-398
- **VARLET Jean**, *L'interconnexion des réseaux de transport en Europe – Interconnection of transport networks in Europe*, ITA – Etudes et Documents – Vol. 24 – 92/1, 1992, 196 pages
- **VAUQUESAL-PAPIN (1957)**, "Quelques étapes de l'histoire de la ligne de Lille à Dunkerque", in *La Vie du Rail*, n°621 "Dunkerque", dimanche 17 novembre 1957, pp. 12-13
- **VAUQUESAL-PAPIN (1959)**, "1837-1937, Le rôle et l'influence du chemin de fer dans l'expansion économique et industrielle de Lille au cours d'un siècle", in *La Vie du Rail*, n°693 "Lille, "cette cité vaut bien une province" ", dimanche 15 avril 1959, pp. 12-20
- **VIRON Hector (Monsieur le sénateur)**, *Rapport de monsieur le Sénateur Viron devant la commission "transports" du 9 avril 1984*, Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, 1984
- **VISSE Jean-Paul / VILATRIAU Jean-Pierre**, *Le Train et la Région du Nord*, La Voix Du Nord, 1993, 125 pages

## PRESSE QUOTIDIENNE : TGV, TER, TER-GV

- **VOIX DU NORD (La)**, samedi 1<sup>er</sup> avril 2000, "Rouler dans le Nord-Pas-de-Calais à 300 à l'heure"
- **VOIX DU NORD (La)**, dimanche 22 et lundi 23 octobre 2000, "Un TER entre Merville et Armentières ?"
- **VOIX DU NORD (La)**, vendredi 1<sup>er</sup> décembre 2000, "L'Angleterre n'était plus une île"
- **VOIX DU NORD (La)**, jeudi 1<sup>er</sup> février 2001, "Quel avenir pour le TGV à Grande vitesse ?"
- **VOIX-DU NORD (La)**, vendredi 16 mars 2001, "TER-TGV : les liaisons s'étoffent"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 23 mai 2001, "Croissance et projet lillois pour la SNCF"
- **VOIX DU NORD (La)**, dimanche 27 et lundi 28 mai 2001, "TGV : Calais-Marseille en trois heure trente !"
- **VOIX DU NORD (La)**, mardi 29 mai 2001, "Une région à très grande vitesse"
- **VOIX DU NORD (La)**, mercredi 13 juin 2001, "Lille-Marseille par tous les moyens"

---

---

## TRANSPORTS (MONTREAL)

---

---

- **ASSEMBLEE PLENIERE DES MAIRES DU GRAND MONTREAL**, *Résolutions*, Colloque des 24-25 novembre 1995, non paginé
- **BELANGER Pierre**, "Bilan des CIT", Table des préfets et maires du Grand Montréal, Colloque des 24-25 novembre 1995, atelier transport, 10 pages
- **BUSSIERE Yves (avec la collaboration de Charles E. BOUCLEY)**, *Étalement urbain et demande de transport dans la région de métropolitaine de Montréal : éléments de prospective*, INRS-urbanisation, Montréal, mars 1992, 148 pages
- **BUSSIERE Yves**, "L'étalement urbain à Montréal : un diagnostic", in **BUSSIERE Yves / BONNAFOUS Alain (sous la direction de)**, *Transport et étalement urbain : les enjeux*, dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier, Montréal, octobre 1992, Éditions du Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1993, 349 pages, pp. 6 – 30
- **BUSSIERE Yves / MARCOUX Richard / TESSIER Monique**, *Analyse prospective de la demande de transport des personnes dans la région de Montréal, 1981-1996*, Etudes et Documents 56, INRS-Urbanisation, Montréal, 1988, 152 pages
- **CHAGNON Gérard**, *Stratégie de marketing du transport en commun, les facteurs influençant le citoyen du Montréal métropolitain dans le choix d'un mode de transport*, Publicité BCP ltée / Transurb, 1983, 112 pages
- **CHAPLEAU Robert**, "Free-wheeling urban mobility: a question of densities, motorization, employment and transit decline", Ecole Polytechnique de Montréal, 1998, 18 pages
- **COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES (1999)**, *Montréal par quatre chemins – la congestion sur le réseau routier municipal de l'île de Montréal - diagnostic*, document préliminaire, 23 septembre 1999
- **DESJARDINS Christiane**, *Caractéristiques des modes de transport*, CUM – service de la planification, juin 1993, 25 pages (+annexes)
- **FORTIER Caroline**, *Les problèmes de transport en commun liés à l'étalement urbain dans la région métropolitaine de Montréal*, mémoire de maîtrise, Université de Montréal – Département de Géographie, mai 1995, 96 pages (+ 58 pages d'annexes)
- **GALELLA Ottavio**, "Application des nouvelles technologies de systèmes d'aide à l'exploitation des transports en commun", Table des préfets et maires du Grand Montréal, Colloque des 24-25 novembre 1995, atelier transport, 30 pages
- **GILBERT Jacques**, "nouvelles formes de partenariat privé et public pour le financement et l'opération des services publics", Table des préfets et maires du Grand Montréal, Colloque des 24-25 novembre 1995, atelier transport, 35 pages
- **HANNA David B.**, *Transports de personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique, rapport préparé pour le service de planification du territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Université du Québec A Montréal – Département d'études urbaines et touristiques, juin 1993, 81 pages
- **LAMONDE Pierre (1990)**, *Le financement du transport en commun métropolitain : de Montréal à Rabat*, Etudes et documents 64, INRS - Urbanisation, Montréal, 1990, 75 pages
- **LANGLOIS Claude**, "Montréal, de villes banlieue à mégabanlieue", in **BUSSIERE Yves / BONNAFOUS Alain (sous la direction de)**, *Transport et étalement urbain : les enjeux*, dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier, Montréal, octobre 1992, Éditions du Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1993, 349 pages, pp. 207-230
- **PARENTEAU Yvon**, "Rôle du secteur privé dans le transport du Grand Montréal - rétrospective, perspective", Table des préfets et maires du Grand Montréal, Colloque des 24-25 novembre 1995, atelier transport, 17 pages
- **ROY L. (STCUM)**, "Montréal : l'émergence d'un pouvoir local", in **ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES**, *Les transports collectifs urbains, un défi pour nos villes, Urban public transport, a challenge for our cities*, Actes du colloque organisé par, Paris, 3-5 mai 1988, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988, 538 pages, pp. 519-526
- **TABLE DES PREFETS ET DES MAIRES DU GRAND MONTREAL**, "Le président de la Table des Préfets et des maires du Grand Montréal se dit profondément déçu de la réaction du Ministre Campeau quant au projet de loi 102 créant l'Agence Métropolitaine de Transport (Communiqué de presse)", Montréal, dimanche 3 décembre 1995, 2 pages

---

## COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

---

- **COMITE DES TRANSPORTS DE LA REGION DE MONTREAL (CTRM) (1976)**, *Rapport d'étape*, CUM - service de la planification, décembre 1976, 106 pages
- **COMITE DES TRANSPORTS DE LA REGION DE MONTREAL (CTRM) (1977)**, *Le transport des personnes*, CUM - service de la planification, 1977, 103 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1971)**, *Rapport annuel (Version Française)*, 1971, 62 pages (+ 19 pages : états financiers)
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1977)**, *Rapport annuel (bilingue)*, 1977, 140 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1980)**, *Rapport annuel (français)*, 1980, 92 pages
- **COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1981) - Bureau du président du Comité Exécutif**, *Proposition pour la création d'un organisme de transport régional*, mai 1981, 48 pages

- **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1989)**, *Un plan de transport en fonction des besoins réels de la population, mémoire présenté à la Commission de l'aménagement et des équipements*, janvier 1989, 39 pages
- **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1989-1)**, - **Commission du Transport en Commun**, *Montons à bord... vers une meilleure qualité de vie – document de consultation publique 1989*, CUM, 1989, 111 pages
- **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1990)** – **Commission du Transport en Commun**, *Synthèse et inventaire des propositions reçues lors de la consultation publique tenue à l'automne 1989 en vue d'identifier des stratégies susceptibles d'augmenter l'achalandage du transport en commun*, CUM, mai 1990, 48 pages
- **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1990-1)** - **Commission du Transport en Commun**, *Montons à bord... vers une meilleure qualité de vie - Rapport sur la consultation publique et plan d'action en vue d'augmenter l'achalandage du transport en commun*, CUM, juin 1990, 72 pages
- **COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1993)** – **service de la planification**, *Canevas de discussion – Transport et aménagement*, CUM, juin 1993, 48 pages (+annexes)

## GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

---

- **BELLEVAL Denis (Ministre des transports du Québec)**, *Plan de Transport intégré de la région de Montréal*, décembre 1979, 53 pages
- **CAMPEAU Jean (Ministre des transports du Québec)**, "Position du ministre des transports concernant le projet de loi 102 créant l'Agence Métropolitaine de Transport dans la Région de Montréal (communiqué de presse)", Gouvernement du Québec, vendredi 1<sup>er</sup> décembre 1995, 4 pages
- **GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (1995)**, *Loi sur l'agence métropolitaine de transport et modifiant diverses dispositions législatives (1995, chapitre 65)*, 48 pages
- **LEONARD Jacques (Ministre des transports du Québec)**, *Mémoire au Conseil des Ministres (partie accessible au public)*, gouvernement du Québec, 13 avril 1995, 13 pages
- **MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA METROPOLE (1999)**, *Evaluation de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, Gouvernement du Québec, 1999, 42 pages
- **MINISTÈRE DES FINANCES / MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES / MINISTÈRE DES TRANSPORTS**, *La réforme de la fiscalité municipale et du financement des communautés urbaines et régionale et du transport en commun*, Gouvernement du Québec, novembre 1979, 94 pages
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1982)**, *Le transport en commun, un choix régional – proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal*, juin 1982, 92 pages
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1988-1)**, *Le transport dans la région de Montréal, Plan d'action : 1988-1998*, MTQ, mars 1988, 144 pages (+ carte)
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1988-2)**, *Le transport dans la région de Montréal, Plan d'action : 1988-1998, synthèse*, MTQ, mars 1988, 18 pages (+ carte)
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1989)**, *Au service de l'usager, document de discussion sur le transport en commun dans la région de Montréal*, février 1989, 122 pages
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995)**, *Vers un plan de transport pour la région de Montréal – phase 1 : choisir, diagnostic et orientations*, 1995, 458 pages (+ 27 cartes)
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995-1)**, *Planification et transports et révision des schémas d'aménagement – Guide à l'intention des MRC*, MTQ, mars 1995, 173 pages
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC / SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1995)**, *enquête origine-destination 1993 – Mobilité des personnes dans la région de Montréal*, MTQ, 1995, 166 pages (+ disquette contenant les matrices)
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1996)**, *Transport terrestre des personnes – bilan et perspectives*, Mai 1996, 481 pages
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1997)**, *Plan de transport de la région de Montréal, Scénario prévisionnel 2016 tendanciel : déplacements des personnes dans la grande région de Montréal dans la grande région de Montréal – résumé – document de travail*, MTQ – service de la modélisation des systèmes de transport, mars 1997, 17 pages
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000)**, *Plan de gestion des déplacements - Région Métropolitaine de Montréal – Pour une décongestion durable*, MTQ, avril 2000, 82 pages (+ cartes)
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000-1)**, *Plan de gestion des déplacements – Région Métropolitaine de Montréal – Stratégie d'intervention prioritaire*, MTQ, avril 2000, 36 pages (+ cartes)
- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000-2)**, *Plan de gestion des déplacements – Région Métropolitaine de Montréal – Fiches techniques et cartographiques*, MTQ, avril 2000, 41 pages (+ cartes)

## ORGANISMES DE TRANSPORT

---

- **AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997)**, *Partenaires maintenant vers 2007 : une vision métropolitaine - Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, AMT, novembre 1997, 105 pages
- **AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997-1)**, *Rapport annuel 1996 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes"*, AMT, mai 1997, 37 pages

- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1998)**, Rapport annuel 1997 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes", AMT, avril 1998, 24 pages (+ états financiers – 16 pages)
- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1999)**, Rapport annuel 1998 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes", AMT, avril 1999, 32 pages (+ états financiers – 20 pages)
- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1999-1)**, *Evaluation de l'application de la loi sur l'agence métropolitaine de Transport – rapport du Conseil d'administration*, AMT, avril 1999, 85 pages
- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2000)**, Rapport annuel 1999 : "Une vision métropolitaine du transport des personnes", AMT, avril 2000, 36 pages (+ états financiers – 20 pages)
- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2000-1)**, *Prolongement du métro – ligne 2 à Laval*, AMT, avril 2000, 28 pages
- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (2001)**, *Plan stratégique 2001-2002-2003*, AMT, 19 avril 2001, 45 pages
- **COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL (CMT)**, rapport annuel, de 1952 à 1968
- **COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (CTCUM)**, rapport annuel et bilan financier, de 1970 à 1982
- **COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (CTCUM) (1978) – service de la planification**, *Réseau de transport en commun dans la région ouest de la Communauté urbaine de Montréal – avant-projet*, juin 1978, 99 pages
- **COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (CTCUM) (1983)**, Rapport annuel 1982, CTCUM, 1983
- **COMMISSION DE TRANSPORT DE LAVAL (CTL)**, Rapports annuels et bilans financiers, de 1972 à 1982
- **COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTREAL (CTRSM)**, Rapports annuels et bilans financiers, de 1974 à 1982
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (STCUM)**, Rapports annuels et bilans financiers, de 1982 à 2000
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (STCUM) (1)**, *Les origines de la STCUM*, non publié, non paginé (recueilli sur le site internet de la STCUM)
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (STCUM) (2)**, *Histoire de l'autobus à Montréal, Les 80 ans de l'autobus : 1919-1999*, non publié, non paginé (recueilli sur le site internet de la STCUM)
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (STCUM) (3)**, *Histoire de la mise en place du métro, 1910-1966*, non publié, non paginé (recueilli sur le site internet de la STCUM)
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1990)**, *En route vers l'an 2000*, février 1990, 41 pages
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1991)**, *La relance des transports en commun, un choix de société*, 1991, 20 pages
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1993)**, *Un réseau intégré de trains de banlieue : Une solution d'avenir pour toute la région de Montréal*, août 1993, 44 pages
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL (1993-1)**, budget 1994, 1993, 107 pages
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LAVAL (STL)**, rapports annuels et bilans financiers, de 1982 à 1999
- **SOCIETE DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTREAL (STRSM)**, Rapports annuels et bilans financiers, de 1982 à 1999

## PRESSE QUOTIDIENNE ET COMMUNIQUES

---

- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) (1997-2)**, communiqué de presse, Montréal, le 27 juin 1997, "L'AMT implante un projet pilote de train de banlieue entre Blainville et la station de métro Parc jusqu'au 15 mai 1998"
- **AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (2001-1)**, "LE MÉTRO À LAVAL : Les travaux de prolongement avancent rapidement ! L'Agence métropolitaine de transport lance le programme d'information à la population, communiqué de presse, Laval, le 23 octobre 2001
- **DEVOIR (Le)**, jeudi 24 mars 1994, "Fini le transport adapté pour les handicapés hors CUM"
- **MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC (2001) - Cabinet du ministre des Transports - le Ministre des Transports délégué Monsieur Guy Chevrette**, "Le gouvernement du Québec confirme la mise en œuvre du prolongement du métro à Laval", communiqué de presse, Ville de Québec, le 20 juin 2001
- **PRESSE (La)**, jeudi 2 décembre 1993, "Elkas déposera en janvier la nouvelle version de son plan de transport"
- **PRESSE (La)**, mercredi 22 février 1995, "Le CMTC se dote d'un nouvel exécutif... moribond"
- **GAZETTE (The)**, lundi 4 décembre 1995, "Bourque unhappy with plans to fund, oversee public transit"

# TABLE DES SIGLES

---

<b>ACFAS</b>	Association Canadienne-Française pour l'Avancement des Sciences
<b>ADCF</b>	Assemblée des Districts et des Communautés de France
<b>ADT (LOI)</b>	Aménagement et le Développement du Territoire
<b>ADU</b>	Agence de Développement et d'Urbanisme (Lille Métropole)
<b>ALENA</b>	Accord de Libre Echange Nord Américain
<b>AMT</b>	Agence Métropolitaine de Transport
<b>ANPE</b>	Agence Nationale Pour l'Emploi
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice de Transport
<b>APER</b>	Association des Présidents des Conseils Régionaux
<b>APIM</b>	Agence de Promotion Internationale de la Métropole Nord
<b>AR</b>	Agglomération de Recensement
<b>AREMA</b>	Association pour la mise en œuvre du Réseau d'Etude, de Mesure et d'Alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique sur la zone Lille-Roubaix-Tourcoing
<b>ARIM</b>	Agence de Restauration Immobilière de la Région NPDC
<b>ASEAN</b>	Association des Nations du Sud-Est Asiatique
<b>ATR (LOI)</b>	Administration Territoriale de la République
<b>BAM</b>	Budget Annexe métro (de la Communauté Urbaine de Lille)
<b>CACUM</b>	Conseil des Arts de la CUM
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CDA</b>	Communauté d'Agglomération
<b>CDC</b>	Communauté de Communes
<b>CDCI</b>	Commission Départementale de la Coopération Intercommunale
<b>CDM</b>	Commission de Développement de la Métropole
<b>CDV</b>	Communauté de Villes
<b>CE</b>	Comité Exécutif (de la Communauté Urbaine de Montréal)
<b>CECA</b>	Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier
<b>CEE</b>	Communauté Economique Européenne
<b>CEMT</b>	Conseil Européen des Ministres des Transports
<b>CETUR</b>	Centre d'Etudes des Transports Urbains
<b>CERTU</b>	Centre d'Etude et de Recherche en Transports Urbains
<b>CH</b>	Centre Hospitalier
<b>CHR</b>	Centre Hospitalier Régional
<b>CIAT</b>	Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire
<b>CIJ</b>	Corporation Interurbaine de l'Ile Jésus
<b>CIO</b>	Comité International Olympique
<b>CIRT</b>	Centre International de Transport de Roncq
<b>CIT</b>	Conseil Intermunicipal de Transport
<b>CLD</b>	Centre Local de Développement
<b>CLS</b>	Contrat Local de Sécurité
<b>CMM</b>	Commission Métropolitaine de Montréal (1921-1959)
<b>CMM</b>	Corporation du Montréal Métropolitain (1959-1969)
<b>CMM</b>	Communauté Métropolitaine de Montréal (2000-...)
<b>CMPDGM</b>	Comité Ministériel Permanent de Développement du Grand Montréal
<b>CMTC</b>	Conseil Métropolitain de Transport en Commun
<b>CRADT</b>	Conférences Régionales d'Aménagement et de Développement du Territoire
<b>CRCI</b>	Conseil Régional de Concertation et d'Intervention
<b>CRD</b>	Conseil Régional de Développement
<b>CRO</b>	Communauté Régionale de l'Outaouais (Hull)
<b>CRT</b>	Centre Régional de Transport
<b>CTCUM</b>	Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal
<b>CTDT</b>	Comité Technique Départemental des Transports
<b>CTM</b>	Commission de Transport de Montréal
<b>CTRM</b>	Comité de Transport de la région de Montréal
<b>CU</b>	Communauté Urbaine

<b>CUDL</b>	Communauté Urbaine de Lille
<b>CUM</b>	Communauté Urbaine de Montréal
<b>CUQ</b>	Communauté Urbaine de Québec
<b>CUS</b>	Communauté Urbaine de Strasbourg
<b>DAH</b>	Densité d'Activité Humaine
<b>DATAR</b>	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
<b>DGD</b>	Dotation Globale de Décentralisation
<b>DGE</b>	Dotation Globale d'Équipement
<b>DGF</b>	Dotation Globale de Fonctionnement
<b>DRASS</b>	Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales
<b>DRE</b>	Direction Régionale de l'Équipement
<b>DRIRE</b>	Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
<b>DTT</b>	Direction des Transports Terrestres (du Ministère des Transports français)
<b>DVA</b>	Dossier de Voirie d'Agglomération
<b>EDF</b>	Electricité de France
<b>EEE</b>	Espace Economique Européen
<b>ENM</b>	Espace Naturel Métropolitain
<b>EPALÉ</b>	Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Lille-Est
<b>EPCI</b>	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
<b>EPIC</b>	Etablissement Public Industriel et Commercial
<b>EPRART</b>	Etablissement Public de Restructuration et d'Aménagement de Roubaix-Tourcoing
<b>FCTVA</b>	Fonds de Compensation de la Taxe à la Valeur Ajoutée
<b>FDR</b>	Fonds de Développement Régional
<b>FEDER</b>	Fonds Européen de Développement Régional
<b>FIFI</b>	Fonds d'Investissement Ferroviaire Interrégional
<b>FIR</b>	Fonds d'Initiative Régional
<b>FN</b>	Front National
<b>FQM</b>	Fédération Québécoise des Municipalités
<b>GADEC</b>	Groupe d'Action Démocratique Communautaire
<b>GART</b>	Groupement des Autorités Responsables des Transports
<b>GATT</b>	General Agreement on Tariffs and Trade
<b>GDF</b>	Gaz de France
<b>GIP</b>	Groupement d'Intérêt Public
<b>GLC</b>	Greater London Council
<b>GPU</b>	Grand Projet Urbain (ville renouvelée - LMCU)
<b>GPV</b>	Grand Projet de Ville (ville renouvelée – LMCU)
<b>GT</b>	Greater Toronto
<b>GTA</b>	Greater Toronto Area
<b>GTMR</b>	Groupe de Travail sur Montréal et sa Région
<b>GTSB</b>	Greater Toronto Services Board
<b>HT</b>	Hors Taxes
<b>INRETS</b>	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
<b>INRS</b>	Institut National de la Recherche Scientifique
<b>INS</b>	Institut National de la Statistique (belge)
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (France)
<b>IPC</b>	Indice des Prix à la Consommation
<b>IRT</b>	Institut de Recherche des Transports
<b>KHN</b>	Kamer voor Handel en Nijverheid (Chambre de Commerce et d'Industrie)
<b>LAU</b>	Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme
<b>LGV</b>	Ligne à Grande Vitesse
<b>LMCU</b>	Lille Métropole Communauté Urbaine
<b>LOATR</b>	Loi d'Orientation relative à l'Administration Territoriale de la République
<b>MAGGALY</b>	Métro A Grand Gabarit de l'Agglomération Lyonnaise
<b>MAM</b>	Ministère des Affaires Municipales (Québec)
<b>MAMM</b>	Ministère des Affaires Municipales et de la Métropole (Québec)
<b>MDC</b>	Mouvement Des Citoyens
<b>MERCOSUR</b>	Marché Commun du Cône Sud
<b>MIN</b>	Marché d'Intérêt National (Lomme)
<b>MOVE</b>	Mail Order Valley in Europe
<b>MRC</b>	Municipalité Régionale de Comté
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>MUC</b>	Montreal Urban Community (équivalent anglophone de la CUM)
<b>NFX</b>	Nord France eXperts



<b>NTIC</b>	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
<b>NPDC</b>	Nord-Pas-de-Calais
<b>OD</b>	Origine-Destination (enquête)
<b>OIS</b>	Organisme Intermunicipal de Service
<b>OISM</b>	Organisme Intermunicipal de Service de Montréal
<b>OMB</b>	Ontario Municipal Board
<b>OMIT</b>	Office Municipal ou Intermunicipal de Transport
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>OPAH</b>	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
<b>OPT</b>	Organisme Public de Transport
<b>OREAM</b>	Organisme d'Etude et d'Aménagement d'Aires Métropolitaines
<b>OTA</b>	Organisme de Transport adapté
<b>PAC</b>	Politique Agricole Commune
<b>PAR</b>	Programme d'Action Régional
<b>PC</b>	Parti Communiste
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains
<b>PLH</b>	Plan Local de l'Habitat
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>POS</b>	Plan d'Occupation des Sols
<b>PQ</b>	Parti Québécois
<b>PS</b>	Parti Socialiste
<b>PUF</b>	Presses Universitaires de France
<b>RA</b>	Région Administrative
<b>RATP</b>	Régie Autonome des Transports Parisiens
<b>RC</b>	Région de Concertation
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France
<b>RIDG</b>	Régie Intermunicipale de Gestion des Déchets
<b>RMM</b>	Région Métropolitaine de Montréal
<b>RMR</b>	Région Métropolitaine de Recensement
<b>RMRM</b>	Région Métropolitaine de Recensement de Montréal
<b>RPR</b>	Rassemblement pour la République
<b>SDCI</b>	Schéma Départemental de la Coopération Intercommunale
<b>SD</b>	Schéma Directeur
<b>SDAU</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
<b>SDDU</b>	Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme
<b>SDUC</b>	Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial
<b>SDE</b>	Société de Développement Economique
<b>SEM</b>	Société d'Economie Mixte
<b>SEML</b>	Société d'Economie Mixte Locale
<b>SEN</b>	Société des Eaux du Nord
<b>SFIO</b>	Section Française de l'Internationale Ouvrière
<b>SIARL</b>	Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement
<b>SIDEN</b>	Syndicat Intercommunal de Distribution des Eaux du Nord
<b>SINOL</b>	Syndicat Intercommunal du Nord-Ouest de Lille
<b>SITAN</b>	Syndicat Intercommunal de réalisation et de gestion de Terrains d'Accueil pour les nomades de Lille et sa région
<b>SITOM</b>	Syndicat Intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères
<b>SIVOM</b>	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
<b>SIVU</b>	Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
<b>SLR</b>	Système Léger sur Rail
<b>SM</b>	Syndicat Mixte
<b>SMIG</b>	Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
<b>SMT</b>	Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer Français
<b>SCFQ</b>	Syndicat Canadien de la Fonction Publique
<b>SOFRETU</b>	Société Française d'Etudes et de réalisation de Transports Urbains
<b>SPA</b>	Services Publics Administratifs
<b>SPCUM</b>	Service de Police de la Communauté Urbaine de Montréal
<b>SPIC</b>	Services Publics industriels et Commerciaux
<b>SRU</b>	Solidarité et au Renouveau Urbains (loi relative à la)
<b>STCUM</b>	Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal
<b>STL</b>	Société de Transport de Laval
<b>STRSM</b>	Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal

**Gestion et (re)structuration de deux grandes aires métropolitaines : les transports urbains à Lille et à Montréal 871**  
**TABLE DES SIGLES**

---

<b>TCC</b>	Transports en Commun de la Communauté (urbaine de Lille)
<b>TCR</b>	Transport Collectif Régional
<b>TER</b>	Transport Express Régional
<b>TFB</b>	Taxe sur le Foncier Bâti
<b>TFNB</b>	Taxe sur le Foncier Non Bâti
<b>TGV</b>	Train à Grande Vitesse
<b>TH</b>	Taxe d'Habitation
<b>TP</b>	Taxe Professionnelle
<b>TPA</b>	Taxe Professionnelle d'Agglomération
<b>TPM</b>	Table des Préfets et des Maires
<b>TPU</b>	Taxe Professionnelle Unique
<b>TRAMENOR</b>	Transports métropolitains du Nord
<b>TTC</b>	Toutes Taxes Comprises
<b>UDF</b>	Union pour la Démocratie Française
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>UMBM</b>	Union des Municipalités des la Banlieue de Montréal
<b>UMQ</b>	Union des Municipalité du Québec
<b>UNR</b>	Union Nationale pour la République
<b>US(A)</b>	United States (of America)
<b>UQAM</b>	Université du Québec à Montréal
<b>VFIL</b>	Voie ferrée d'Intérêt Local (loi de 1913)
<b>VT</b>	Versement Transport
<b>WCED</b>	World Commission on Environment and Development
<b>ZAD</b>	Zone d'Aménagement Différé
<b>ZUP</b>	Zone à Urbaniser en Priorité

# TABLE DES FIGURES

<b>Figure n°</b>	<b>1</b>	Histoire du regroupement communal et du groupement intercommunal en France (1789-1999)	<b>Page</b>	<b>32</b>
<b>Figure n°</b>	<b>2</b>	Evolution de la superficie de Montréal (1874-1918)	<b>Page</b>	<b>36</b>
<b>Figure n°</b>	<b>3</b>	Les fusions en Europe	<b>Page</b>	<b>37</b>
<b>Figure n°</b>	<b>4</b>	Municipalisation et statut juridique des municipalités de l'Île Jésus (1845-1965)	<b>Page</b>	<b>40</b>
<b>Figure n°</b>	<b>5</b>	Fusions ou annexions complètes de municipalités dans la région de Montréal (1961-2000)	<b>Page</b>	<b>42</b>
<b>Figure n°</b>	<b>6</b>	Synthèse des compétences communautaires (lois de 1966 et 1969)	<b>Page</b>	<b>96</b>
<b>Figure n°</b>	<b>7</b>	Organisation politico-administrative de la CUDL (1966)	<b>Page</b>	<b>101</b>
<b>Figure n°</b>	<b>8</b>	Organisation politico-administrative de la CUM (1969)	<b>Page</b>	<b>102</b>
<b>Figure n°</b>	<b>9</b>	Représentation des communes au Conseil de la CUDL (1968-2001)	<b>Page</b>	<b>105</b>
<b>Figure n°</b>	<b>10</b>	Répartition numérique des sièges, par ville, au conseil de la CUDL (1968-2001)	<b>Page</b>	<b>105</b>
<b>Figure n°</b>	<b>11</b>	Modifications intervenues au Comité Exécutif qui affectent les municipalités de la banlieue de Montréal (1970-1981)	<b>Page</b>	<b>116</b>
<b>Figure n°</b>	<b>12</b>	Répartition politique des conseillers de la Communauté urbaine de Lille (1971-2001)	<b>Page</b>	<b>122</b>
<b>Figure n°</b>	<b>13</b>	Dettes Cumulées de la CUM (1970-1982)	<b>Page</b>	<b>127</b>
<b>Figure n°</b>	<b>14</b>	Dettes Cumulées du budget principal de la CUDL (1970-1982)	<b>Page</b>	<b>128</b>
<b>Figure n°</b>	<b>15</b>	Evolution des prix et des salaires en France et au Canada (1974-1993)	<b>Page</b>	<b>129</b>
<b>Figure n°</b>	<b>16</b>	Indices comparatifs de l'évolution des dépenses communautaires à Lille et à Montréal (1970-1982) (indice 100 : 1972)	<b>Page</b>	<b>131</b>
<b>Figure n°</b>	<b>17</b>	Dépenses (agrégées) de la CUDL (1969-1982)	<b>Page</b>	<b>132</b>
<b>Figure n°</b>	<b>18</b>	Dépenses de la CUM (1970-1982)	<b>Page</b>	<b>132</b>
<b>Figure n°</b>	<b>19</b>	Part des dépenses d'investissement des communautés urbaines de Lille et de Montréal (1970-1982) par rapport à leurs dépenses globales	<b>Page</b>	<b>133</b>
<b>Figure n°</b>	<b>20</b>	Dépenses (agrégées) d'investissement de la CUDL (1972-1982) par principaux postes	<b>Page</b>	<b>135</b>
<b>Figure n°</b>	<b>21</b>	Dépenses d'investissement de la CUM (1972-1982) par principaux postes	<b>Page</b>	<b>136</b>
<b>Figure n°</b>	<b>22</b>	Dépenses de fonctionnement de la CUM (1972-1982) par principaux postes	<b>Page</b>	<b>137</b>
<b>Figure n°</b>	<b>23</b>	Dépenses (agrégées) de fonctionnement de la CUDL (1972-1982) par principaux postes	<b>Page</b>	<b>138</b>
<b>Figure n°</b>	<b>24</b>	Paysage communautaire français proposé par le rapport Guichard (1976)	<b>Page</b>	<b>153</b>
<b>Figure n°</b>	<b>25</b>	Principales lois de décentralisation (1982-1991) (France)	<b>Page</b>	<b>156</b>
<b>Figure n°</b>	<b>26</b>	Effets de la décentralisation (1982) sur les acteurs locaux et le pouvoir local	<b>Page</b>	<b>159</b>
<b>Figure n°</b>	<b>27</b>	Répartition générale des compétences entre les collectivités françaises	<b>Page</b>	<b>161</b>
<b>Figure n°</b>	<b>28</b>	Principales compétences attribuées aux différents niveaux d'administration (hors communautés)	<b>Page</b>	<b>175</b>
<b>Figure n°</b>	<b>29</b>	Classification en 7 types et évolution des MRC	<b>Page</b>	<b>176</b>
<b>Figure n°</b>	<b>30</b>	Organes politico-administratifs de la CUM (1982)	<b>Page</b>	<b>190</b>
<b>Figure n°</b>	<b>31</b>	Représentation des Municipalités au conseil et au Comité exécutif de la CUM (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>198</b>
<b>Figure n°</b>	<b>32</b>	Indices comparatifs de l'évolution des dépenses communautaires à Lille et à Montréal (1982-1992) (indice 100 : 1982)	<b>Page</b>	<b>204</b>
<b>Figure n°</b>	<b>33</b>	Dettes cumulées de la CUM (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>205</b>
<b>Figure n°</b>	<b>34</b>	Dettes cumulées nettes de la CUDL (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>205</b>
<b>Figure n°</b>	<b>35</b>	Dépenses de la CUM (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>206</b>
<b>Figure n°</b>	<b>36</b>	Dépenses (agrégées) de la CUDL (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>207</b>
<b>Figure n°</b>	<b>37</b>	Part des dépenses d'investissement des communautés urbaines de Lille et de Montréal (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>208</b>
<b>Figure n°</b>	<b>38</b>	Dépenses d'immobilisation de la CUM (1982-1992)	<b>Page</b>	<b>209</b>
<b>Figure n°</b>	<b>39</b>	Dépenses (agrégées) d'investissement de la CUDL (1982-1992), par principaux postes	<b>Page</b>	<b>210</b>
<b>Figure n°</b>	<b>40</b>	Dépenses de fonctionnement de la CUM (1982-1992), par principaux postes	<b>Page</b>	<b>212</b>
<b>Figure n°</b>	<b>41</b>	Transfert du budget principal (ch. 966.08 de la section fonctionnement) au budget annexe métro (recettes)	<b>Page</b>	<b>214</b>
<b>Figure n°</b>	<b>42</b>	Dépenses de fonctionnement de la CUDL (1982-1992), par principaux postes	<b>Page</b>	<b>214</b>

## TABLE DES FIGURES

Figure n°	43	Quelques avantages du développement économique urbain pour la ville ou la ville-région	Page	227
Figure n°	44	Proportion de la population desservie par des exploitants publics selon les pays et les catégories de services	Page	230
Figure n°	45	Poids démographique et croissance démographique des zones géographiques de la RMRM (1971-1996)	Page	242
Figure n°	46	Production des déplacements dans la RMM par zone géographique (1974-1992), heure de pointe du matin, tous modes, tous motifs	Page	244
Figure n°	47	Attraction des déplacements dans la RMM par zone géographique (1974-1992), Heure de pointe du matin, tous modes, tous motifs	Page	244
Figure n°	48	Organisation administrative de la Région Métropolitaine de Montréal proposée par le rapport Pichette (1993)	Page	248
Figure n°	49	Répartition des compétences entre RMM, OISM et municipalités (ou OIS) proposée par le rapport Pichette	Page	251
Figure n°	50	Loi de la Commission Métropolitaine de Développement (CMD) (1997)	Page	266
Figure n°	51	Evolution des dépenses de fonctionnement de la CUM (1992-2000)	Page	268
Figure n°	52	Participation gouvernementale au fonctionnement de la CUM (1992-2000)	Page	268
Figure n°	53	Répartition des dépenses de fonctionnement de la CUM (1992-2000), par principaux postes	Page	269
Figure n°	54	Investissements de la CUM (1992-2000)	Page	271
Figure n°	55	Dettes cumulées de la CUM (1992-1999), par principales affectations	Page	272
Figure n°	56	Nombre de Municipalités québécoises par taille de population (1999)	Page	273
Figure n°	57	Loi relative à la Communauté Métropolitaine de Montréal (juin 2000, modifiée)	Page	290
Figure n°	58	Organisation et compétences de la Nouvelle Ville de Montréal (2000)	Page	304
Figure n°	59	Organisation et compétences de la Nouvelle Ville de Longueuil (2000)	Page	312
Figure n°	60	Variations démographiques dans l'arrondissement de Lille (1968-1999), par zone géographique	Page	317
Figure n°	61	Répartition de la population et de la population active dans la métropole franco-belge de Lille	Page	317
Figure n°	62	Production des déplacements dans l'arrondissement de Lille par zone géographique (1987-1998), tous modes, tous motifs, par jour	Page	319
Figure n°	63	Attraction des déplacements dans l'arrondissement de Lille par zone géographique (1987-1998), tous modes, tous motifs, par jour	Page	320
Figure n°	64	Encadrement juridique des Communautés de communes et de villes (1992)	Page	335
Figure n°	65	Intercommunalisation du département du Nord (1966-2001), hors coopération syndicale	Page	336
Figure n°	66	Encadrement juridique des Communautés d'Agglomération et des communautés urbaines (nouvelles) (1999)	Page	345
Figure n°	67	Dépenses agrégées et consolidées de LMCU, tous budgets (1992-2000)	Page	348
Figure n°	68	Dépenses (agrégées) cumulées de LMCU (1992-2001)	Page	348
Figure n°	69	Dépenses (agrégées) de LMCU : budget principal (1992-2001)	Page	349
Figure n°	70	Dépenses (agrégées) de LMCU : budgets annexes (1992-2001)	Page	349
Figure n°	71	Dettes cumulées nettes de LMCU (1992-2001)	Page	350
Figure n°	72	Niveaux locaux d'administration dans le Grand Lille et le Grand Montréal	Page	386
Figure n°	73	Tableau récapitulatif des principaux acteurs et des domaines d'intervention publique dans les régions métropolitaines de Lille et de Montréal	Page	388
Figure n°	74	Cycle de vie des transports (infrastructures)	Page	413
Figure n°	75	Evolution kilométrique du réseau de chemin de fer en France (1830-1990)	Page	418
Figure n°	76	Catégorisation des communes de l'arrondissement de Lille et poids démographique relatif des catégories de municipalités par rapport à la population totale (1801-1896)	Page	427
Figure n°	77	Taux de croissance démographique (1850-1896) de quelques gares de l'arrondissement de Lille	Page	428
Figure n°	78	Relations entre incorporations municipales et réseaux ferroviaires	Page	430
Figure n°	79	Trafic voyageur de la Compagnie des Chemins de fer du Nord dans les principales gares de l'arrondissement de Lille (1858-1910) (hors abonnements)	Page	433
Figure n°	80	Achalandage de la Montreal City Passenger Railway Company (1865-1915)	Page	442
Figure n°	81	Evolution des sociétés de transport collectif sur l'île de Montréal (1861-1951)	Page	444
Figure n°	82	Achalandage des transports en commun dans l'agglomération lilloise (1922-1929)	Page	449
Figure n°	83	Achalandage des transports en commun dans l'agglomération lilloise (1929-1939)	Page	452
Figure n°	84	Achalandage de la Montreal Tramways Company (1929-1939)	Page	452
Figure n°	85	Achalandage des transports en commun de l'agglomération lilloise (1939-1946)	Page	455
Figure n°	86	Achalandage de la Montreal tramways Company (1939-1946)	Page	455
Figure n°	87	Evolution démographique de l'arrondissement de Lille (1906-1946)	Page	458
Figure n°	88	Répartition de la croissance dans la zone périurbaine lilloise (1906-1946)	Page	462

## TABLE DES FIGURES

Figure n°	89	Croissance des communes de l'axe du "Grand Boulevard" (1906 – 1946)	Page	463
Figure n°	90	Incorporations municipales et réseaux de tramway sur l'île de Montréal	Page	464
Figure n°	91	Croissance démographique de municipalités de L'île de Montréal traversées par le réseau de tramway (1921-1941)	Page	465
Figure n°	92	Evolution démographique dans les zones montréalaises non desservies par le tramway	Page	466
Figure n°	93	Densité automobile (nombre de voitures pour 1000 habitants) aux Etats-Unis et en Europe de l'Ouest (1902-1986)	Page	470
Figure n°	94	Extension kilométrique du réseau routier français de type autoroutier	Page	474
Figure n°	95	Logements par quartier à Montréal (1996), selon leur période de construction (%)	Page	482
Figure n°	96	Explosion démographique des municipalités de l'île de Montréal (1941-1971)	Page	482
Figure n°	97	Population de l'île Jésus (1941-1971)	Page	483
Figure n°	98	Logements à Longueuil (1996), selon leur période de construction	Page	484
Figure n°	99	Evolution de la population dans l'arrondissement de Lille (1946-1968)	Page	487
Figure n°	100	Parc de logements par type à Lille, Roubaix et Tourcoing (1946-1967)	Page	488
Figure n°	101	Evolution de la population dans la région de Montréal (1971-2001)	Page	492
Figure n°	102	Evolution de la population dans l'arrondissement de Lille (1968-1999)	Page	492
Figure n°	103	Motorisation des ménages dans l'arrondissement de Lille (1990)	Page	497
Figure n°	104	Achalandage de la Montréal Tramways Company (1925-1931) (Mode autobus)	Page	500
Figure n°	105	Achalandage des sociétés de transports collectifs dans la zone urbaine lilloise (1940-1955)	Page	501
Figure n°	106	Evolution du nombre de véhicules de la CTM, par mode (1951-1969)	Page	504
Figure n°	107	Evolution du réseau du métropolitain montréalais (1966–2000)	Page	507
Figure n°	108	Evolution de l'achalandage de la Commission de Transport de Montréal (1951-1969)	Page	508
Figure n°	109	Nombre de passagers par kilomètre de la CTM (1952-1969)	Page	508
Figure n°	110	Evolution des tarifs de la CTM (1952-1969) (en can\$)	Page	508
Figure n°	111	Achalandage du réseau de Lille (1955-1967)	Page	514
Figure n°	112	Evolution de l'achalandage de l'ELRT (1955-1969)	Page	515
Figure n°	113	Compétence des acteurs des transports collectifs dans les métropoles de Lille et de Montréal	Page	547
Figure n°	114	Schéma général simplifié de l'organisation technico-institutionnelle des transports collectifs dans la région lilloise	Page	548
Figure n°	115	Schéma général simplifié de l'organisation technico-institutionnelle des transports collectifs dans la région montréalaise	Page	549
Figure n°	116	Coûts et capacités des modes de transports en commun	Page	555
Figure n°	117	Coût d'exploitation énergétique des modes de transport	Page	555
Figure n°	118	Investissements annuels de la Communauté Urbaine de Montréal pour l'extension ou la rénovation du métropolitain	Page	562
Figure n°	119	Les transports en site propre de la communauté urbaine de Lille (tramways et métro automatique léger)	Page	574
Figure n°	120	Stations de la ligne 1 du métro automatique de Lille	Page	574
Figure n°	121	Dépenses d'investissement du service métro de la CUDL (1979-2000)	Page	575
Figure n°	122	Participation annuelle de l'Etat au financement de la construction du métro VAL	Page	575
Figure n°	123	Les stations de la ligne 1bis du métro automatique de Lille	Page	580
Figure n°	124	Les stations de la ligne 2 du métro, en prolongement de la ligne 1bis	Page	584
Figure n°	125	Les stations des lignes du tramway moderne de la métropole lilloise	Page	590
Figure n°	126	Temps de parcours moyen (en mn) sur le réseau VAL	Page	592
Figure n°	127	Temps de parcours moyen entre Lille et Roubaix-Tourcoing selon le mode employé	Page	592
Figure n°	128	Dépenses d'investissement de l'AMT (1996-1999)	Page	602
Figure n°	129	Evolution du nombre de circuits spéciaux départementaux (1969-1992)	Page	613
Figure n°	130	"The spider model", de Nijkamp et alii (1997), dépeignant les scénarios possibles des systèmes de transport durable futurs (cas hollandais)	Page	619
Figure n°	131	Les déplacements dans la métropole lilloise (1987 et 1998) (tous modes, tous motifs, 24 heures)	Page	629
Figure n°	132	Répartition modale des déplacements internes à la Communauté urbaine de Lille	Page	630
Figure n°	133	Evolution des déplacements internes à la CUDL (1987 - 1998)	Page	631
Figure n°	134	Pratiques modales et multimodales dans la métropole lilloise	Page	631
Figure n°	135	Les "mardis du PDU" : quelques thématiques et propositions publiques	Page	635
Figure n°	136	Participation financière de la région aux investissements ferroviaires (1995-99)	Page	647
Figure n°	137	Villes hors région Nord-Pas-de-Calais desservies par TER au départ de Lille (1998-1999)	Page	648
Figure n°	138	Caractéristiques des bassins de transport du département du Nord (2000)	Page	653

## TABLE DES FIGURES

Figure n°	139	Nombre de déplacements-modes produits par sous régions de la métropole (1982-1993) - période de pointe du matin, tous motifs	Page 657
Figure n°	140	Production des déplacements-modes produits par sous régions de la métropole (1993) – 24 heures, tous motifs	Page 657
Figure n°	141	Attraction des déplacements-modes (1993-1998), dans la zone centrale urbaine, heure de pointe du matin	Page 658
Figure n°	142	Les objectifs du plan stratégique de l'AMT (1997-2007)	Page 661
Figure n°	143	Affiche de promotion du transport en commun de l'AMT	Page 666
Figure n°	144	Investissements 2000-2010 programmés par le MTQ pour le financement du plan de gestion des déplacements	Page 670
Figure n°	145	Typologie des capacités d'expertises des autorités organisatrices (1989)	Page 684
Figure n°	146	Sigles et couleurs des sociétés de transport urbain de Lille et de Montréal	Page 706
Figure n°	147	Consultation de "Telbus" par les usagers de la STCUM (1993-1998)	Page 711
Figure n°	148	Evolution de l'offre de kilomètres par mode du réseau de la CUM (1971-1998)	Page 716
Figure n°	149	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation du réseau de la STCUM (1971-2000)	Page 717
Figure n°	150	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des réseaux de la région métropolitaine de Montréal (1971-2000)	Page 719
Figure n°	151	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des réseaux de Laval et de l'agglomération de Longueuil (1974-2000)	Page 722
Figure n°	152	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des réseaux des CIT et des trains de banlieue	Page 724
Figure n°	153	Activité estimée des CIT depuis 1995	Page 724
Figure n°	154	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des réseaux de la CGIT et de la SNELRT (1971-1981)	Page 726
Figure n°	155	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation du réseau de la Communauté urbaine de Lille (1971-2000)	Page 727
Figure n°	156	Répartition modale de l'offre de transport et de la fréquentation du réseau lillois (1982-1998)	Page 729
Figure n°	157	Effectifs scolaires subventionnés par le département du Nord (1969-1992) (effectifs cumulés, par type de transport utilisé)	Page 732
Figure n°	158	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation du réseau ferroviaire de la région Nord-Pas-de-Calais (1971-2000)	Page 733
Figure n°	159	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des axes principaux (ensemble), par rapport aux statistiques du réseau régional des TER du Nord-Pas-de-Calais (1978-1998)	Page 734
Figure n°	160	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des axes principaux (%), par rapport aux statistiques du réseau régional des TER Nord-Pas-de-Calais (1978-1998)	Page 735
Figure n°	161	Offre kilométrique annuelle de transport et fréquentation des axes ferroviaires TER internes à la CUDL	Page 736
Figure n°	162	Nombre de trains desservant quotidiennement les gares de la CUDL (1999)	Page 736
Figure n°	163	Coûts de l'exploitation du réseau de la Communauté urbaine de Lille (1971-1998)	Page 737
Figure n°	164	Coûts de l'exploitation du réseau de la Communauté Urbaine de Montréal (1971-1998)	Page 738
Figure n°	165	Variation annuelle (%) des coûts d'exploitation des réseaux de la CUDL et de la CUM (1971-1998)	Page 739
Figure n°	166	Evolution comparée des coûts d'exploitation des réseaux de la CUDL et de la CUM (1971-1998) (indice 100 : 1971)	Page 739
Figure n°	167	Part des coûts d'exploitation STCUM par rapport à l'ensemble des réseaux de la Région métropolitaine (1975-1998)	Page 740
Figure n°	168	Coûts de l'exploitation des réseaux de la région métropolitaine de Montréal, hors STCUM (1975-1998)	Page 741
Figure n°	169	Coûts de l'exploitation du réseau TER Nord-Pas-de-Calais (1983-1998)	Page 743
Figure n°	170	Nombre de déplacements par kilomètre des réseaux montréalais et lillois	Page 743
Figure n°	171	Productivité des réseaux lillois et Montréalais	Page 744
Figure n°	172	Productivité des réseaux de Lille et Bruxelles au début des années 1980	Page 745
Figure n°	173	Indicateurs de Productivité de quelques réseaux français (1993)	Page 745
Figure n°	174	Evolution comparative des tarifs au déplacement entre les réseaux de la CUM et de la CUDL (1982-2001) (indice 100 : 1982)	Page 751
Figure n°	175	Coût de la carte régionale du CMTC, usage combiné des réseaux STCUM et STRSM (1991-1997)	Page 756
Figure n°	176	Réseau de transport de la Communauté Urbaine de Lille : Evolution du bilan financier et taux de couverture des dépenses par les recettes d'exploitation	Page 760

## TABLE DES FIGURES

Figure n°	177	Réseau de transport de la STCUM : Evolution du bilan financier et taux de couverture des dépenses par les recettes	Page	761
Figure n°	178	Evolution des recettes et des déficits des sociétés de transports des communautés de Lille et de Montréal (1984-1998) (Indice 100 : 1984)	Page	762
Figure n°	179	Rentabilité des réseaux de transport collectif français (PTU de plus de 300 000 habitants, 1994)	Page	763
Figure n°	180	Réseaux de transport de la STL et de la STRSM : Evolution des recettes passagers et taux de couverture des dépenses par les recettes	Page	765
Figure n°	181	Financement des déficits de la STCUM et de l'ensemble des OPT de la Région de Montréal par le gouvernement du Québec et les municipalités (1975-1998)	Page	768
Figure n°	182	Subvention à l'exploitation du gouvernement du Québec aux organismes publics de transport de la Région de Montréal	Page	769
Figure n°	183	Financement de l'exploitation des CIT et OMIT de la Région de Montréal	Page	769
Figure n°	184	Financement public des transports des OPT Montréalais (1991-1998)	Page	771
Figure n°	185	Bilan financier du fonds d'exploitation de l'AMT (1996-2001) et subventions accordées aux AOT de la RMRM (en M\$)	Page	772
Figure n°	186	La manne du Versement Transport dans la CUDL (1974-2000)	Page	776
Figure n°	187	Circuit du financement public des transports lillois (1983-1998)	Page	778
Figure n°	188	Subvention accordée par le Département du Nord aux sociétés de transport du PTU de Lille au titre du Transport scolaire (1985-2000)	Page	779
Figure n°	189	Montant des compensations tarifaires allouées par le budget principal de la CUDL (1974-1996)	Page	780
Figure n°	190	Financement du Transport par le Budget Annexe Métro (Versement d'une subvention d'exploitation au délégataire)	Page	781
Figure n°	191	Recettes et dépenses d'exploitation du SMT (1980-1996)	Page	782
Figure n°	192	Circuit du financement public des transports lillois	Page	783
Figure n°	193	Phénomène observé : l'intégration des aires métropolitaines	Page	829
Figure n°	194	Phénomène observé : la mutation des transports (inter-)urbains et des politiques publiques	Page	835

## ANNEXES

Figure n°	A2-1	Plan d'organisation simplifié de la nouvelle ville de Montréal, propose par le comité de transition de Montréal (novembre 2001)	Page	398
Figure n°	A3-1	Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur, tous motifs, par jour	Page	793
Figure n°	A3-2	Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur, tous motifs, par jour (en %)	Page	794
Figure n°	A2-3	Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	795
Figure n°	A3-4	Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	796
Figure n°	A3-5	Répartition modale des déplacements produits dans la métropole lilloise (1987), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	797
Figure n°	A3-6	Répartition modale des déplacements produits dans le PTU de la CUDL (1987), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	799
Figure n°	A3-7	Répartition modale des déplacements attirés dans le PTU de la CUDL (1987), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	799
Figure n°	A3-8	Répartition modale des déplacements attirés dans la métropole lilloise (1987), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	800
Figure n°	A4-1	Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur, tous motifs, par jour	Page	804
Figure n°	A4-2	Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur, tous motifs, par jour (en %)	Page	805
Figure n°	A4-3	Répartition modale des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	806
Figure n°	A4-4	Répartition modale relative des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur, hors marche à pied, tous motifs, par jour (%)	Page	807
Figure n°	A4-5	Répartition modale des déplacements produits dans la métropole lilloise (1998), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	808
Figure n°	A4-6	Répartition modale des déplacements produits dans le PTU de la CUDL (1998), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	810
Figure n°	A4-7	Répartition modale des déplacements attirés dans le PTU de la CUDL (1998), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	810

## TABLE DES FIGURES

Figure n°	A4-8	Répartition modale des déplacements attirés dans la métropole lilloise (1998), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page	811
Figure n°	A5	le plan de déplacements urbains de Lille Métropole. Résumé du document adopté par le conseil de la communauté urbaine – 8 octobre 1999. Les projets du pdu : les six axes d'action	Page	814
Figure n°	A6-1	Tarification des première et dernière section des parcours des réseaux urbains de la CUDL (1969-1979) (Francs)	Page	818
Figure n°	A6-2	Evolution des tarifs des première et dernière sections de la CGIT et de la SNELRT (1969-1979) (indice 100 : 1969)	Page	818
Figure n°	A6-3	Tarification unitaire du réseau urbain et suburbain de la CUDL (1982-2002)	Page	819
Figure n°	A6-4	Tarification unitaire du réseau STCUM (1968-2001)	Page	820
Figure n°	A6-5	Evolution tarifaire récente du réseau STRSM (en can\$)	Page	820
Figure n°	A6-6	Evolution de la tarification régionale (en can\$) (1990-2001)	Page	821

## TABLE DES CARTES

Carte n°	1	Annexions des municipalités de l'île par la Ville de Montréal : 1874-1918	Page	34
Carte n°	2	Périmètre et municipalités de la Communauté Urbaine de Lille (1966)	Page	91
Carte n°	3	Périmètre et municipalités de la Communauté Urbaine de Montréal (1969)	Page	91
Carte n°	4	Répartition sectorielle des communes infraquotientielles de la CUDL (1967-1971)	Page	104
Carte n°	5	Répartition sectorielle des communes infraquotientielles de la CUDL (1971-1977)	Page	106
Carte n°	6	Répartition sectorielle des communes infraquotientielles de la CUDL (1977-1983)	Page	107
Carte n°	7	Secteurs municipaux instaurés dans la loi CUM de 1969	Page	113
Carte n°	8	Municipalités et Municipalités Régionales de Comté dans la Région Métropolitaine de Montréal	Page	179
Carte n°	9	Région Métropolitaine de Montréal et division en Régions administratives (1988)	Page	185
Carte n°	10	Représentation municipale au Conseil de la CUDL (1983-1989)	Page	196
Carte n°	11	Représentation municipale au Conseil de la CUDL (1989-1995)	Page	196
Carte n°	12	Espaces économiques et zones d'emplois dans la RMRM (1990)	Page	243
Carte n°	13	Organismes Intermunicipaux de Service du rapport Pichette (1993)	Page	249
Carte n°	14	Territoire de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) (1996)	Page	261
Carte n°	15	Greater Toronto Area (GTA)	Page	279
Carte n°	16	Territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (12 septembre 2002)	Page	289
Carte n°	17	"Une île Une Ville", le projet du maire de Montréal, Pierre Bourque (2000)	Page	296
Carte n°	18	Phases d'urbanisation de la Nouvelle ville de Longueuil	Page	298
Carte n°	19	Arrondissements de la ville nouvelle de Montréal et majorité politique des arrondissements aux élections municipales du 4 novembre 2001	Page	311
Carte n°	20	Répartition des zones d'activités économiques dans la métropole transfrontalière de Lille	Page	318
Carte n°	21	Etablissements Publics de Coopération Intercommunale dans le département du Nord (au 1 <sup>er</sup> janvier 2001)	Page	337
Carte n°	22	Etablissements Publics de Coopération Intercommunale dans l'arrondissement de Lille (au 1 <sup>er</sup> janvier 2001)	Page	338
Carte n°	23	Principales lignes de chemin de fer dans la région lilloise à la fin du 19 <sup>e</sup> siècle	Page	417
Carte n°	24	Réseaux ferroviaires dans la région montréalaise	Page	422
Carte n°	25	Réseaux de Tramways sur l'île de Montréal, en 1910	Page	443
Carte n°	26	Extension maximale du réseau de Tramways sur l'île de Montréal, en 1932	Page	453
Carte n°	27	Variation de la population de l'arrondissement de Lille, par commune (1909-1946)	Page	459
Carte n°	28	Naissance de la Conurbation de Lille, Roubaix, Tourcoing	Page	462
Carte n°	29	Réseau de type autoroutier dans la métropole lilloise (2000)	Page	475
Carte n°	30	Construction autoroutière dans la région montréalaise	Page	477
Carte n°	31	Densités de population dans l'île de Montréal en 1941	Page	485
Carte n°	32	Croissance absolue de la population dans l'île de Montréal (1941-71)	Page	485
Carte n°	33	Populations municipales dans la Région de Montréal en 1971	Page	485
Carte n°	34	Densités de population dans la Région de Montréal en 1971	Page	485
Carte n°	35	Densités de population dans l'arrondissement de Lille en 1946	Page	490
Carte n°	36	Croissance absolue de la population dans l'arrondissement de Lille (1946-68)	Page	490
Carte n°	37	Densités de population dans l'arrondissement de Lille en 1968	Page	490



<b>Carte n°</b>	<b>38</b>	Populations municipales dans l'arrondissement de Lille en 1968	Page 490
<b>Carte n°</b>	<b>39</b>	Croissance démographique dans la Région de Montréal (1971-2001)	Page 493
<b>Carte n°</b>	<b>40</b>	Populations municipales dans la région de Montréal en 2001	Page 493
<b>Carte n°</b>	<b>41</b>	Croissance démographique dans l'arrondissement de Lille (1968-1999)	Page 493
<b>Carte n°</b>	<b>42</b>	Populations municipales dans l'arrondissement de Lille en 1999	Page 493
<b>Carte n°</b>	<b>43</b>	Densités de population dans la Région de Montréal en 2001	Page 494
<b>Carte n°</b>	<b>44</b>	Densités de population dans l'arrondissement de Lille en 1999	Page 496
<b>Carte n°</b>	<b>45</b>	Plan du réseau d'autobus de la CGIT (1968)	Page 513
<b>Carte n°</b>	<b>46</b>	Plan du réseau de transport en commun de l'ELRT (1967)	Page 516
<b>Carte n°</b>	<b>47</b>	OMIT et OPT dans la région de recensement de Montréal	Page 530
<b>Carte n°</b>	<b>48</b>	Plan d'extension des transports en commun en site propre (TCSP) de la CUM dans les années 1970	Page 557
<b>Carte n°</b>	<b>49</b>	Plan d'extension des transports en commun en site propre (TCSP) sur le territoire de la CUM dans les années 1980	Page 560
<b>Carte n°</b>	<b>50</b>	Le réseau des trains de banlieue de la région de Montréal (janvier 2002)	Page 603
<b>Carte n°</b>	<b>51</b>	Application du schéma régional de transport en commun (1978-1983)	Page 606
<b>Carte n°</b>	<b>52</b>	Schéma régional des transports collectifs (1983)	Page 607
<b>Carte n°</b>	<b>53</b>	Caractéristiques techniques du réseau ferré régional Nord-Pas-de-Calais (1995)	Page 610
<b>Carte n°</b>	<b>54</b>	Projets de transports collectifs du PDU, à l'horizon 2006 et 2015	Page 643
<b>Carte n°</b>	<b>55</b>	Schéma départemental simplifié des transports interurbains de voyageurs du Nord (2000)	Page 653
<b>Carte n°</b>	<b>56</b>	Réseau de transport métropolitain – Programme d'immobilisations de l'AMT (2000-2002)	Page 664
<b>Carte n°</b>	<b>57</b>	Plan de gestion des déplacements (MTQ, 2000), Interventions en transport en commun	Page 669
<b>Carte n°</b>	<b>58</b>	Délégation de quelques réseaux de transports urbains hors Ile de France	Page 680

**ANNEXES**

<b>Carte n°</b>	<b>A1-1</b>	Carte municipale de la Communauté urbaine de Lille	Page 392
<b>Carte n°</b>	<b>A1-2</b>	Représentation politique des municipalités au conseil – Mandat 1971-1977	Page 393
<b>Carte n°</b>	<b>A1-3</b>	Représentation politique des municipalités au conseil – Mandat 1977-1983	Page 393
<b>Carte n°</b>	<b>A1-4</b>	Représentation politique des municipalités au conseil – Mandat 1983-1989	Page 394
<b>Carte n°</b>	<b>A1-5</b>	Représentation politique des municipalités au conseil – Mandat 1989-1995	Page 394
<b>Carte n°</b>	<b>A1-6</b>	Représentation politique des municipalités au conseil – Mandat 1995-2001	Page 395
<b>Carte n°</b>	<b>A1-7</b>	Représentation politique des municipalités au conseil – Mandat 2001-2007	Page 395
<b>Carte n°</b>	<b>A3-1</b>	Découpage de l'arrondissement de Lille en 23 zones d'enquêtes ménages déplacements (1987 et 1998)	Page 792
<b>Carte n°</b>	<b>A3-2</b>	Part modale du transport collectif dans la production des déplacements dans la métropole lilloise (1987), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page 798
<b>Carte n°</b>	<b>A3-3</b>	Part modale du transport collectif dans l'attraction des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page 801
<b>Carte n°</b>	<b>A4-1</b>	Part modale du transport collectif dans la production des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur d'origine, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page 809
<b>Carte n°</b>	<b>A4-2</b>	Part modale du transport collectif dans l'attraction des déplacements dans la métropole lilloise (1998), par secteur de destination, hors marche à pied, tous motifs, par jour	Page 812
<b>Carte n°</b>	<b>A6-1</b>	Zones tarifaires pour les titres métropolitains de la Région de Montréal (1998)	Page 821
<b>Carte n°</b>	<b>A6-2</b>	Tarifification zonale des trains de la banlieue de Montréal (1998)	Page 822

# TABLE DES PHOTOGRAPHIES

<b>Photo n°</b>	<b>1</b>	Euralille, vu de l'hôtel de la communauté urbaine	Page 355
<b>Photo n°</b>	<b>2</b>	Le "Grand Boulevard" vers 1910	Page 446
<b>Photo n°</b>	<b>3</b>	La voiture du métro "VAL" automatique de Lille, telle commercialisée	Page 568
<b>Photo n°</b>	<b>4</b>	Le VAL 208, une nouvelle génération de véhicule pour le métro automatique	Page 583
<b>Photo n°</b>	<b>5</b>	Le Mongy articulé, au terminus de la Grande Place de Roubaix	Page 587
<b>Photo n°</b>	<b>6</b>	Le tramway moderne de la Communauté (1994)	Page 589

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>5</b>
<hr/> <hr/>	
<b>PREMIERE PARTIE</b>	
<b>LES ACTEURS DE LA VILLE :</b>	
<b>DU POUVOIR LOCAL .....</b>	<b>19</b>
<hr/> <hr/>	
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>20</b>
<b>CHAPITRE PREMIER</b>	
<b>LA RECHERCHE D'UNE NOUVELLE FONCTIONNALITE .....</b>	<b>29</b>
<b>1. LE REGROUPEMENT COMMUNAL.....</b>	<b>30</b>
1.1. LA FUSION COMME MODELE DE RATIONALISATION .....	31
1.2. LE REGROUPEMENT : PHOENIX D'APRES-GUERRES .....	36
1.2.1. LA "VILLE NOUVELLE" DE LAVAL .....	38
1.2.1.1. "DIEU-LE-PERE-QUI-TRONE-A-QUEBEC" .....	39
1.2.1.2. L'ILE JESUS DEVIENT VILLE DE LAVAL .....	40
1.2.2. LA VILLE NOUVELLE DE LILLE-EST .....	43
1.2.2.1. L'ETAT ET LE MONDE MUNICIPAL .....	44
1.2.2.2. L'ETAT ET L'AMENAGEMENT .....	46
1.2.2.3. LA METROPOLE DU NORD, L'AMENAGEMENT DU POUVOIR.....	48
1.2.2.4. DE LA VILLE NOUVELLE DE LILLE-EST A VILLENEUVE-D'ASCQ.....	50
<b>2. DE L'ASSOCIATION INTERMUNICIPALE</b>	
<b>A L'INTEGRATION METROPOLITAINE.....</b>	<b>53</b>
2.1. LE REGIME DE LA CONVENTION .....	54
2.2. L'INSTITUTIONNALISATION SOUPLE .....	56
2.2.1. LA "SECTORIALISATION MICROSPATIALE" .....	57
2.2.1.1. L'ENTENTE INTERMUNICIPALE QUEBECOISE .....	57
2.2.1.2. LA COOPERATION SYNDICALE FRANÇAISE .....	59
2.2.2. LA "SECTORIALISATION MACROSPATIALE" .....	61
2.3. LA MARCHÉ VERS L'INTEGRATION .....	62
2.3.1. PREMIERS ESSAIS D'INTEGRATION.....	64
2.3.1.1. INTEGRATIONS ET DESINTEGRATIONS A MONTREAL.....	64
2.3.1.2. LE DISTRICT, BROUILLON D'INTEGRATION ? .....	67
2.3.2. UN CONTEXTE THEORIQUE DIVISE .....	69
2.3.2.1. CHANGER D'ECHELLE : LES REFORMATEURS .....	70
2.3.2.2. "SMALL IS BEAUTIFUL" : LA THEORIE DU PUBLIC CHOICE .....	72
2.3.3. DES REFORMES METROPOLITAINES CONCORDANTES.....	75
2.3.3.1. L'INTEGRATION : UNE EXPERIENCE INTERNATIONALE.....	75
2.3.3.2. LA COMMUNAUTE URBAINE : UNE MAISON COMMUNE POUR LILLE .....	78
2.3.3.3. LA COMMUNAUTE URBAINE : L'UNIFICATION DE L'ILE DE MONTREAL ? .....	82
<b>3. L'INSTITUTION COMMUNAUTAIRE NAISSANTE.....</b>	<b>87</b>
3.1. TERRITOIRES ET POUVOIRS DES COMMUNAUTES URBAINES .....	88
3.1.1. L'ESPACE DU " FAIRE " : LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE .....	89
3.1.2. LES LEVIERS DU " FAIRE " : LES COMPETENCES COMMUNAUTAIRES.....	93
3.1.3. LE POUVOIR DE " FAIRE " : LES RESSOURCES COMMUNAUTAIRES.....	97
3.2. L'ADMINISTRATION COMMUNAUTAIRE .....	100
3.2.1. L'ASSEMBLEE COMMUNAUTAIRE.....	101
3.2.1.1. LA REPRESENTATION MUNICIPALE.....	102

## TABLE DES MATIERES

3.2.1.2. LA FONCTION DU CONSEIL .....	107
<i>Les commissions : l'aide à la décision</i> .....	107
<i>Les circuits officieux : les coulisses du pouvoir</i> .....	108
<i>Les modalités du vote : la prise de décision</i> .....	109
<i>Les garde-fous du circuit de décision</i> .....	111
3.2.2. L'EXECUTIF COMMUNAUTAIRE .....	112
<b>3.3. RELATIONS DE POUVOIR ET ACTIVITE COMMUNAUTAIRE .....</b>	<b>114</b>
3.3.1. MONTREAL, UNE VILLE-CENTRE MONARCHIQUE ? .....	115
3.3.1.1. LE CONTROLE DES ORGANES COMMUNAUTAIRES .....	116
3.3.1.2. MONTREAL VERSUS BANLIEUE ? .....	117
3.3.2. LILLE, UNE AGGLOMERATION OLIGARCHIQUE ? .....	120
3.3.2.1. LE CONTROLE DES ORGANES COMMUNAUTAIRES .....	120
3.3.2.2. UNION SACREE DANS LA METROPOLE DU NORD ? .....	123
3.3.3. LA MESURE DE L'ACTIVITE COMMUNAUTAIRE .....	124
3.3.3.1. LES RESSOURCES COMMUNAUTAIRES .....	125
3.3.3.2. LES DEPENSES COMMUNAUTAIRES .....	129
<i>Critères limitatifs de l'analyse comparative</i> .....	129
<i>Essai d'analyse comparée</i> .....	131
<i>Les dépenses d'investissement</i> .....	133
<i>Les dépenses de fonctionnement</i> .....	136

**CHAPITRE SECOND****LA REFORME DE L'ETAT****ET LES COMMUNAUTES URBAINES ..... 143****1. LA RECOMPOSITION DES POUVOIRS EN FRANCE : DECENTRALI-****-SATION ET TERRITORIALISATION DE L'ACTION PUBLIQUE ..... 146****1.1. LE TEMPS DE LA REFLEXION ..... 147**

## 1.1.1. DE L'ETAT ..... 147

## 1.1.1.1. LIMITER L'INTERVENTIONNISME DE L'ETAT ..... 148

## 1.1.1.2. DECONCENTRER L'ETAT ..... 149

## 1.1.2. DEPARTEMENTS ET REGIONS : VERS UNE ACTION TERRITORIALE SPECIALISEE ? ..... 150

## 1.1.3. LA COMMUNE : TERRITOIRE NATUREL DE LA DECENTRALISATION ? ..... 152

## 1.1.4. UN PROJET DE LOI CADRE ..... 154

**1.2. LE MOUVEMENT DE DECENTRALISATION – DECONCENTRATION ..... 156**

## 1.2.1. LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA LOI DE 1982 ..... 157

## 1.2.1.1. LIBRE ADMINISTRATION ET DEMOCRATIE ..... 157

## 1.2.1.2. L'ADAPTATION DU POUVOIR TUTELAIRE ..... 158

## 1.2.2. LE TRANSFERT DE COMPETENCES ..... 160

## 1.2.3. LES RELATIONS FINANCIERES ENTRE COLLECTIVITES ET ETAT ..... 162

## 1.2.3.1. LA FISCALITE LOCALE DIRECTE ..... 163

## 1.2.3.2. LE TRANSFERT DE CERTAINES FISCALITES INDIRECTES ..... 163

## 1.2.3.3. LE SYSTEME DES DOTATIONS ..... 164

**2. LA RECOMPOSITION DES POUVOIRS AU QUEBEC :****TERRITORIALISATION OU DECOMPOSITION TERRITORIALE ? ..... 168****2.1. LE TEMPS DE LA REFLEXION ..... 169****2.2. LA LOI 125 ET LES MUNICIPALITES REGIONALES DE COMTE (MRC) ..... 171**

## 2.2.1. DE LA CONSTITUTION DES MRC ..... 171

## 2.2.2. FONCTIONNEMENT ET ADMINISTRATION ..... 173

## 2.2.3. POUVOIR DES MRC ET RELATIONS DE POUVOIR ..... 174

## 2.2.3.1. POUVOIR POLITIQUE ET ACTIVITE REGIONALE ..... 175

## 2.2.3.2. POUVOIR REGIONAL ET POUVOIR CENTRAL ..... 177

## 2.2.3.3. MRC ET REGIONS METROPOLITAINES ..... 178

**2.3. LA REGIONALISATION ..... 180**

## 2.3.1. LES PROPOSITIONS GOUVERNEMENTALES ..... 180

## 2.3.1.1. DE LA REGION D'APPARTENANCE (MRC) ..... 181

## 2.3.1.2. DE LA REGION ADMINISTRATIVE (RA) ..... 181

## 2.3.1.3. DE LA REGION DE CONCERTATION (RC) ..... 182

## 2.3.2. LES CONTRE-PROPOSITIONS ET LA REGIONALISATION ..... 182

## TABLE DES MATIERES

2.3.2.1. CRITIQUES LOCALES SUR LA REGIONALISATION.....	183
2.3.2.2. LA REFORME REGIONALE.....	183
<b>3. LA QUESTION COMMUNAUTAIRE .....</b>	<b>187</b>
3.1. 1982 : LA RELANCE COMMUNAUTAIRE ? .....	188
3.1.1. CUM : LE RECOURS A LA PARITE .....	189
3.1.1.1. LES DEBATS PARLEMENTAIRES .....	189
3.1.1.2. LA NOUVELLE CUM .....	190
3.1.1.3. DE NOUVELLES REGLES DE GOUVERNABILITE .....	191
3.1.2. CUDL : CONTINUITE SANS RUPTURE .....	193
3.1.2.1. LE RAPPORT NOTEBART.....	193
3.1.2.2. EXPOSE D'UNE REFORME ATTENDUE .....	195
3.2. LE JEU NOUVEAU DU POUVOIR.....	197
3.2.1. LE REVEIL DE LA BANLIEUE DE MONTREAL.....	197
3.2.2. LA CUDL ET LES PETITES VILLES .....	200
3.3. UNE PERIODE D'EXPANSION DE L'ACTIVITE COMMUNAUTAIRE ? .....	203
3.3.1. EVOLUTION BUDGETAIRE COMPAREE.....	203
3.3.1.1. LE PARALLELISME DES INDICES DE DEPENSES .....	204
3.3.1.2. L'EVOLUTION CONTRASTEE DE LA DETTE.....	204
3.3.1.3. REMARQUES GENERALES SUR LES DEPENSES GLOBALES.....	206
3.3.2. L'INVESTISSEMENT DES COMMUNAUTES .....	207
3.3.2.1. MONTREAL, L'IMPERATIF ECOLOGIQUE.....	208
3.3.2.2. A LILLE : PRIMAUTE AU TRANSPORT COLLECTIF.....	209
3.3.3. LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT .....	211
3.3.3.1. MONTREAL, UNE COMMUNAUTE SOUMISE.....	211
3.3.3.2. LILLE : DEGAGER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE .....	213

**CHAPITRE TROISIEME****VILLES EN COMPETITION :****QUEL GOUVERNEMENT POUR QUELLE POLITIQUE ?..... 221****1. MONTREAL METROPOLITAIN : MYTHE OU REALITE ? .....239**

## 1.1. LE RAPPORT PICHETTE :

## UNE MEDECINE CHOC POUR LA REGION DE MONTREAL ?..... 245

1.1.1. DU DIAGNOSTIC AU RAPPORT FINAL .....

1.1.2. LA LOGIQUE ADMINISTRATIVE DE LA REFORME PROPOSEE..... 247

1.1.2.1. LES ORGANISMES INTERMUNICIPAUX DE SERVICES (OIS)..... 248

1.1.2.2. L'INSTITUTION METROPOLITAINE .....

1.1.3. LES LOGIQUES ECONOMIQUE ET FISCALE .....

1.1.4. REACTIONS ET CRITIQUES DU RAPPORT PICHETTE..... 253

1.1.4.1. LA REACTION DES ACTEURS DE LA VIE MONTREALAISE .....

1.1.4.2. QUELQUES LIMITES AU RAPPORT PICHETTE..... 255

1.2. LE PROLONGEMENT DE LA LOGIQUE METROPOLITAINE .....

1.2.1. LE RECOURS AUX AGENCES METROPOLITAINES..... 258

1.2.1.1. L'AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) .....

1.2.1.2. LA COMMISSION DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE (CDM)..... 264

1.2.2. LE SURSIS DE LA CUM..... 265

1.3. L'ULTIME VAGUE DE REFORME ? .....

1.3.1. L'INITIATIVE ETATIQUE : LES CONTOURS DE LA REFORME..... 275

1.3.2. L'APPUI DE LA VILLE DE MONTREAL..... 278

1.3.3. L'UMBM, UNE APPRECIATION MITIGEE .....

1.3.4. LA CUM ET SA PRESIDENTE POUR LA REFORME..... 284

1.3.5. LES AUTRES ZONES DE L'AGGLOMERATION RETICENTES .....

1.3.6. LES FEDERATIONS DE MUNICIPALITES ET LES SYNDICATS .....

1.4. LA REORGANISATION MUNICIPALE..... 287

1.4.1. COMMUNAUTE METROPOLITAINE DE MONTREAL (CMM),

UNE LOI-CADRE EVOLUTIVE..... 287

1.4.2. LES NOUVELLES VILLES DE MONTREAL ET DE LONGUEUIL .....

1.4.2.1. LE RAPPORT BERNARD..... 297

1.4.2.2. DES POINTS DE VUE PARTAGES .....

1.4.2.3. LA NOUVELLE VILLE DE MONTREAL..... 302

## TABLE DES MATIERES

<i>Les cadres de gestion de la nouvelle ville</i> .....	302
<i>Le comité de Transition de la nouvelle ville de Montréal</i> .....	304
<i>La contestation locale et la campagne des municipales</i> .....	308
<i>Les élections municipales du 4 novembre 2001</i> .....	309
1.4.2.4. LA VILLE NOUVELLE DE LONGUEUIL.....	312
1.4.3. AMENDEMENT ET COMPLETION DE LA LOI CMM.....	313
<b>2. LILLE METROPOLE :</b>	
<b>LES VOCATIONS COMMUNAUTAIRE ET EUROPEENNE.....</b>	<b>315</b>
2.1. LA LEGISLATION DE FIN DE SIECLE : EVOLUTIONS SANS RUPTURES.....	322
2.1.1. RENFORCER LA DECENTRALISATION – DECONCENTRATION.....	322
2.1.1.1. LA SUPERPOSITION DES STRATES ADMINISTRATIVES.....	322
2.1.1.2. PARTAGE DES COMPETENCES ET FINANCES LOCALES.....	324
<i>Clarifier les compétences</i> .....	325
<i>Moderniser la fiscalité locale</i> .....	326
2.1.1.3. L'ELU ET LE CITOYEN.....	327
2.1.1.4. COLLECTIVITES LOCALES ET COOPERATION TRANSFRONTALIERE.....	328
2.1.1.5. FAVORISER LA DECONCENTRATION ADMINISTRATIVE.....	330
2.1.2. LA "REVOLUTION TRANQUILLE" DE L'INTERCOMMUNALITE.....	331
2.1.2.1. LA COMMISSION DEPARTEMENTALE	
DE LA COOPERATION INTERCOMMUNALE (CDCI).....	332
2.1.2.2. LA LOI ATR (1992) ET LA COOPERATION INTERCOMMUNALE.....	333
<i>La communauté de communes (CDC) et la communauté de ville (CDV)</i> .....	334
<i>L'évolution du paysage intercommunal français</i> .....	335
2.1.2.3. LA SIMPLIFICATION INTERCOMMUNALE (1999).....	340
<i>Le projet de loi Chevènement</i> .....	341
<i>Le triptyque intercommunal de la loi</i> .....	342
<i>La transformation des formes juridiques supprimées</i> .....	346
2.2. LA MACHINE COMMUNAUTAIRE : EVOLUTIONS ET DIVERSIFICATIONS.....	346
2.2.1. LES MOYENS D'UNE AMBITION.....	347
2.2.2. L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE ET L'OUVERTURE EUROPEENNE.....	350
2.2.2.1. AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT.....	351
<i>Planification et stratégie métropolitaine</i> .....	351
<i>Euralille, moteur métropolitain</i> .....	354
<i>Environnement et Métropole durable</i> .....	358
2.2.2.2. LILLE EUROMETROPOLE ?.....	360
<i>Accessibilité métropolitaine et ambition européenne</i> .....	360
<i>Lille Métropole et Communication internationale</i> .....	363
2.2.3. LILLE METROPOLE COMMUNAUTAIRE URBAINE ET POUVOIR METROPOLITAIN.....	367
2.2.3.1. LES CONSEQUENCES HYPOTHETIQUES DE LA LOI CHEVENEMENT.....	367
<i>Les zones d'aménagement concerté</i> .....	368
<i>Développement économique et Taxe Professionnelle Unique</i> .....	368
<i>Intervention culturelle et sportive</i> .....	369
<i>Habitat et politique communautaire du logement</i> .....	369
2.2.3.2. FUSION LILLE-L'OMME : L'OPPOSITION CONCEPTUELLE	
ENTRE UN GRAND LILLE, MUNICIPAL OU COMMUNAUTAIRE.....	370
2.2.3.3. LILLE METROPOLE : LE CHOIX DE L'AVENIR.....	372
<i>L'extension du périmètre de Lille Métropole</i> .....	373
<i>Lille Métropole : poursuivre l'intégration</i> .....	376
<b>CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.....</b>	<b>381</b>
<b>ANNEXE 1 - REPRESENTATION DES TENDANCES POLITIQUES MAJORITAIRES</b>	
<b>DES MUNICIPALITES AU CONSEIL DE LA COMMUNAUTA URBAINE DE LILLE.....</b>	<b>391</b>
<b>ANNEXE 2 - PLAN D'ORGANISATION SIMPLIFIE DE LA NOUVELLE VILLE DE MONTREAL</b>	
<b>PROPOSE PAR LE COMITE DE TRANSITION DE MONTREAL (NOVEMBRE 2001).....</b>	<b>397</b>

---

---

## **SECONDE PARTIE**

### **LES TRANSPORTS COLLECTIFS, HERITAGE ET ENJEU METROPOLITAIN..... 403**

---

---

#### **INTRODUCTION ..... 404**

#### **CHAPITRE PREMIER**

#### **MODES DE TRANSPORT ET HERITAGE URBAIN ..... 411**

#### **1. L'EPOPEE DES CHEMINS DE FER ..... 413**

- 1.1. LA REVOLUTION DU RAIL ..... 414
  - 1.1.1. LES CHEMINS DE FER DU NORD ..... 414
  - 1.1.2. LES CHEMINS FERRES DU CANADA ..... 420
- 1.2. GARES FERROVIAIRES ET URBANISATION ..... 423
  - 1.2.1. LES GARES, NOUVEAUX POINTS DE FIXATION DEMOGRAPHIQUE ? ..... 425
    - 1.2.2.1. LA REGION LILLOISE ET LES CHEMINS DE FER ..... 425
    - 1.2.2.2. MONTREAL, CHEMINS DE FER ET SPECULATION FONCIERE ..... 429
  - 1.2.2. LE TRAIN, PREMIER TRANSPORT MODERNE URBAIN ? ..... 432

#### **2. L'AGE D'OR DES TRANSPORTS URBAINS : LE TRAMWAY ..... 436**

- 2.1. LE TRAMWAY, CHEMIN DE FER URBAIN ..... 438
  - 2.1.1. LE DEVELOPPEMENT DES RESEAUX ..... 438
    - 2.1.1.1. LA PERIODE DE GESTATION DU TRAMWAY ..... 438
    - 2.1.1.2. LA "FEE ELECTRICITE" ET LA MUTATION DES RESEAUX ..... 441
      - Montréal à l'heure de l'extension des réseaux et de la concurrence* ..... 441
      - La difficile cohabitation des réseaux de Lille et de Roubaix-Tourcoing* ..... 445
  - 2.1.2. D'UNE GUERRE A L'AUTRE, LES ALEAS DU TRANSPORT COLLECTIF URBAIN ..... 447
    - 2.1.2.1. MATURITE DES RESEAUX ET POUVOIRS PUBLICS ..... 448
      - La Commission des Tramways de Montréal (CTM) :*
      - L'intrusion des pouvoirs publics dans la sphère privée des transports urbains* ..... 449
      - De nouveaux rapports entre concédants et concédés dans les agglomérations de Lille et de Roubaix-Tourcoing* ..... 451
    - 2.1.2.2. LES TRANSPORTS URBAINS DANS LA TOURMENTE ..... 452
    - 2.1.2.3. DE LA TOURMENTE A LA CRISE ..... 454
- 2.2. RESEAUX DE TRAMWAY ET FORME URBAINE ..... 456
  - 2.2.1. LILLE, POLYNUCLEAIRE ET CONURBEE ..... 457
    - 2.2.1.1. UNE NOUVELLE REPARTITION DEMOGRAPHIQUE DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE ..... 457
      - Les villes centres en perte de vitesse* ..... 457
      - Une dorsale urbaine attractive* ..... 458
      - La zone suburbaine : Les axes de transports comme catalyseurs* ..... 460
    - 2.2.1.2. LA NAISSANCE D'UNE CONURBATION : LE ROLE DU GRAND BOULEVARD ..... 461
  - 2.2.2. MONTREAL, EXPANSION URBAINE ET ANNEXION ..... 464

#### **3. LIBERER LA VILLE POUR OU PAR L'AUTOMOBILE ? ..... 467**

- 3.1. AUTOMOBILITE ET INFRASTRUCTURES ROUTIERES ..... 468
  - 3.1.1. LES POUVOIRS PUBLICS OUVRENT LA VOIE ..... 471
  - 3.1.2. LA VOIE DES GRANDS RESEAUX ..... 473
    - 3.1.2.1. LA TOILE AUTOROUTIERE LILLOISE ..... 473
    - 3.1.2.2. LIAISON TRANSCANADIENNE ET AUTOROUTES URBAINES MONTREALAISES ..... 476
- 3.2. AUTOMOBILITE ET DISPERSION DEMOGRAPHIQUE ..... 478
  - 3.2.1. UNE PHASE DE DECONCENTRATION DEMOGRAPHIQUE ..... 480
    - 3.2.1.1. LA DENSIFICATION DE LA ZONE CENTRALE MONTREALAISE ..... 480
      - Le comblement des espaces de la Ville de Montréal* ..... 481
      - La naissance d'une véritable banlieue urbaine* ..... 482
    - 3.2.1.2. UNE SUBURBANISATION LIMITEE A LILLE ..... 486
      - La recherche du confort dans la zone centrale* ..... 487

<i>Une suburbanisation "polarisée"</i> .....	489
3.2.2 UNE PHASE DE DISPERSION DEMOGRAPHIQUE .....	491
3.3. AUTOMOBILITE ET TRANSPORT COLLECTIF .....	498
3.3.1. LA MUNICIPALISATION DES TRANSPORTS MONTREALAIS .....	502
3.1.3.1. LA COMMISSION DE TRANSPORT DE MONTREAL (CTM) .....	503
3.1.3.2. UN METROPOLITAIN POUR MONTREAL .....	505
3.1.3.3. CTM ET RESULTATS D'EXPLOITATION .....	507
3.3.2. LILLE : UNE AGGLOMERATION, TROIS STRUCTURES DE TRANSPORT .....	509
3.3.2.1. LA REORGANISATION DU RESEAU LILLOIS .....	510
<i>Transformation juridique et spatiale du pouvoir concédant</i> .....	510
<i>La mutation du réseau de Lille</i> .....	511
3.3.2.2. L'ELRT AU BORD DU GOUFFRE .....	514
3.3.2.3. L'ORGANISATION DES TRANSPORTEURS SUBURBAINS .....	517

## CHAPITRE SECOND

### ORGANISATION TECHNICO-INSTITUTIONNELLE

#### ET POLITIQUES DE TRANSPORT COLLECTIF ..... 521

##### 1. ORGANISATION TECHNICO-INSTITUTIONNELLE :

##### LES ACTEURS LOCAUX DU TRANSPORT COLLECTIF ..... 523

###### 1.1. MONTREAL : LA DESAGREGATION – COORDINATION

###### DES ACTEURS DU TRANSPORT COLLECTIF ..... 524

###### 1.1.1. UNE LOGIQUE DE SECTORIALISATION SPATIALE DES TRANSPORTS ..... 525 |

###### 1.1.1.1. L'ILE DE MONTREAL ..... 525 |

###### *Le territoire de la CTCUM* ..... 525 |

###### *La répartition des pouvoirs* ..... 526 |

###### 1.1.1.2. LAVAL ET LONGUEUIL, LA NAISSANCE DE TRANSPORTS URBAINS ..... 527 |

###### 1.1.1.3. DECENTRALISATION ET TRAITEMENT DES FRANGES SUBURBAINES ..... 528 |

###### *Les Conseils Intercommunaux de transport (CIT)* ..... 529 |

###### *Les Organismes publics de Transport (OPT) rendus au contrôle local* ..... 531 |

###### 1.1.2. UNE COORDINATION DES SYSTEMES DE TRANSPORT

###### DANS UN CADRE METROPOLITAIN ..... 531 |

###### 1.1.2.1. LES TENTATIVES DE COORDINATION ..... 532 |

###### 1.1.2.2. LE CONSEIL METROPOLITAIN DE TRANSPORT EN COMMUN (CMTC) ..... 534 |

###### 1.1.2.3. AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) ET POUVOIR METROPOLITAIN ? ..... 535 |

###### 1.2. LILLE : LA THEORIE DE LA SEPARATION DES POUVOIRS ..... 535

###### 1.2.1. LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE ..... 536 |

###### 1.2.1.1. UN AJUSTEMENT JURIDIQUE DANS LA ZONE URBAINE ..... 536 |

###### 1.2.1.2. UN AJUSTEMENT TERRITORIAL ..... 538 |

###### 1.2.2. LE DEPARTEMENT DU NORD ..... 538 |

###### 1.2.3. LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS ..... 540 |

###### 1.2.3.1. EPR, REGION ET RAIL ..... 540 |

###### 1.2.3.2. LA CEE, LA REGION ET LE RAIL ..... 542 |

###### *L'incursion européenne dans la politique ferroviaire française* ..... 542 |

###### *Un essai de régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs* ..... 544 |

###### *La région comme autorité organisatrice du transport* ..... 546 |

###### 1.3. LA SYSTEMIQUE DES ACTEURS ..... 547

##### 2. PLANIFICATION ET INVESTISSEMENTS

##### DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN ..... 550

###### 2.1. LES TRANSPORTS URBAINS EN SITE PROPRE ..... 553

###### 2.1.1. MONTREAL SOUS TUTELLE ? ..... 556 |

###### 2.1.2. L'ACTION VOLONTARISTE DE LA CUDL ..... 564 |

###### 2.1.2.1. LE VAL, OU L'EXPERIENCE TECHNOLOGIQUE D'UN METRO MODERNE ..... 566 |

###### 2.1.2.2. LA LIGNE 1 DU METRO : UN PARCOURS DU COMBATTANT POLITIQUE ..... 569 |

###### *L'étude du tracé, un enjeu politique* ..... 570 |

###### *Le bras de fer juridico-financier entre Etat et CUDL* ..... 571 |

###### *La ligne 1 : la naissance d'un lien urbain moderne* ..... 573 |

###### 2.1.2.3. LA LIGNE 2 DU METRO :

###### QUAND LA POLITIQUE PRIME SUR LA RAISON ECONOMIQUE ..... 576 |

## TABLE DES MATIERES

<i>Le projet de l'OREAM-NORD (1971)</i> .....	576
<i>Avant la ligne 2, la ligne 1bis</i> .....	577
<i>La ligne 2 : le serpent de mer de la Communauté</i> .....	580
2.1.2.4. DU MONGY AU SLR.....	585
<i>Le Mongy, entre suppression et modernisation</i> .....	585
<i>Le tramway moderne de la métropole</i> .....	587
<b>2.2. LES TRANSPORTS INTERURBAINS DE VOYAGEURS</b> .....	<b>594</b>
2.2.1. LES TRAINS DE LA BANLIEUE DE MONTREAL.....	595
2.2.1.1. LA CTCUM AUX COMMANDES DES TRAINS DE BANLIEUE.....	596
<i>Les accords de 1982</i> .....	596
<i>Les accords de 1992</i> .....	598
<i>La recherche d'une solution au transport régional</i> .....	599
2.2.1.2. L'AGENCE METROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) POUR L'ESSOR DES TRANSPORTS FERRES.....	600
<i>Le transfert des lignes de banlieue à l'AMT</i> .....	601
<i>L'extension du réseau ferroviaire</i> .....	602
2.2.2. REGION NORD-PAS-DE-CALAIS ET TRANSPORT FERROVIAIRE.....	604
2.2.2.1. DU SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS AU TRANSPORT COLLECTIF REGIONAL (TCR).....	604
2.2.2.2. DU TCR AU TRANSPORT EXPRESS REGIONAL (TER).....	607
2.2.2.3. TGV ET CONSEQUENCES.....	608
2.2.3. LE NORD ET SES DESSERTES INTERURBAINES.....	612
2.2.3.1. LE TRANSPORT SCOLAIRE.....	612
2.2.3.2. LES LIGNES REGULIERES.....	613
<b>2.3. D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS</b>	
<b>A UNE POLITIQUE DES DEPLACEMENTS</b> .....	<b>616</b>
2.3.1. LE GRAND LILLE ET LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS.....	622
2.3.1.1. ENCADREMENT LEGISLATIF DES PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS ET INTEGRATION DES POLITIQUES URBAINES.....	623
<i>La loi sur l'air et les PDU</i> .....	624
<i>PDU et qualité de l'air</i> .....	625
2.3.1.2. L'ELABORATION DU PDU : UNE DEMARCHE PARTENARIALE.....	627
<i>Les enquêtes ménages et le périmètre du PDU comme bases de travail</i> .....	627
<i>La concertation comme pivot de l'élaboration</i> .....	632
2.3.1.3. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LILLE METROPOLE.....	636
<i>Un nouveau partage de la voirie</i> .....	637
<i>PDU et transport urbain</i> .....	639
<i>PDU et transport ferroviaire</i> .....	640
<i>Transports collectifs et projets à long terme (2006-2015)</i> .....	642
<i>Les autres enjeux du PDU</i> .....	644
2.3.2. TRANSPORTS INTERURBAINS ET TRANSFERTS MODAUX DANS LE NORD.....	646
2.3.2.1. REGION NORD-PAS-DE-CALAIS : UN SCHEMA MULTIMODAL DE TRANSPORT.....	646
<i>Une action sur les dessertes et les infrastructures ferroviaires</i> .....	647
<i>Intégration tarifaire et information multimodale</i> .....	649
2.3.2.2. DEPARTEMENT DU NORD : UN SCHEMA INTERMODAL DE TRANSPORT.....	651
<i>Réorganisation physique du réseau et intermodalité</i> .....	652
<i>Réforme tarifaire et essais d'intégration</i> .....	654
2.3.3. LE GRAND MONTREAL ET LA GESTION DES DEPLACEMENTS.....	655
2.3.3.1. LE PLAN STRATEGIQUE DE L'AMT : DIAGNOSTIC ET CONCERTATION.....	656
<i>La phase de diagnostic : le recul du transport collectif</i> .....	656
<i>La concertation comme mode de production du plan stratégique ?</i> .....	659
2.3.3.2. LE PLAN STRATEGIQUE DE L'AMT : LES GRANDS AXES.....	660
<i>Transport collectif et développement durable</i> .....	661
<i>Intégration des services et développement d'axes métropolitains</i> .....	663
<i>Intermodalité, promotion et information</i> .....	665
<i>Des stratégies novatrices</i> .....	666
2.3.3.3. LE PLAN DE GESTION DES DEPLACEMENTS DU MTQ.....	667
<i>Scénario tendanciel à l'horizon 2016</i> .....	667
<i>Orientations et objectifs</i> .....	668
<i>Le prolongement des lignes de Métro de la STCUM et le "Métrobus"</i> .....	670
<i>Le développement de nouveaux axes non prioritaires</i> .....	672



<b>3. L'EXPLOITATION DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF .....</b>	<b>673</b>
3.1. NATURE DES RAPPORTS ENTRE PRESTATAIRES ET COMMANDITAIRES DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF .....	674
3.1.1. AUTORITES URBAINES ET TRANSPORTS PUBLICS .....	674
3.1.1.1. LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE :	
MAITRISE ET ENCADREMENT COMME PRINCIPES DIRECTEURS .....	675
<i>La réorganisation des pouvoirs concédants</i> .....	676
<i>La réorganisation des entreprises de transport urbain</i> .....	679
<i>L'intégration progressive des lignes suburbaines</i> .....	682
<i>Les relations de pouvoir entre concédants et concessionnaires</i> .....	683
<i>L'évolution des relations contractuelles entre concédants et concessionnaires</i> .....	686
3.1.1.2. LA ZONE URBAINE MONTREALAISE : LA DISTANCIATION ENTRE POUVOIR POLITIQUE ET ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORT (OPT) .....	689
<i>Un pouvoir politique local dépossédé de la question du transport ?</i> .....	691
<i>Les autorités organisatrices de transport : les sociétés de transport ?</i> .....	692
3.1.2. LES AUTRES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS .....	694
3.1.2.1. LE TRANSPORT INTERURBAIN SUR ROUTE .....	694
<i>Les Conseils intermunicipaux de transport (CIT)</i> .....	694
<i>Le Département du Nord et les liaisons interurbaines</i> .....	696
3.1.2.2. LE TRANSPORT INTERURBAIN SUR RAIL .....	698
<i>Les trains de la banlieue de Montréal</i> .....	698
<i>Les Trains express régionaux du Nord-Pas-de-Calais</i> .....	700
3.2. PRODUCTION ET PRODUCTIVITE DES TRANSPORTS .....	703
3.2.1. DE L'EXPLOITATION QUOTIDIENNE .....	703
3.2.1.1. SIGNES EXTERIEURS D'UNE EVOLUTION .....	704
<i>Evolution de la perception des titres voyageurs</i> .....	704
<i>Reconnaissance et accessibilité des véhicules des sociétés</i> .....	705
<i>La productivité du capital</i> .....	707
Sécurisation et humanisation des transports .....	709
3.2.1.2. L'INFORMATION DES USAGERS .....	711
3.2.1.3. COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE .....	712
3.2.2. PRODUCTION ET EVALUATION DE L'ACTIVITE DES RESEAUX .....	714
3.2.2.1. LA PRODUCTION EN TRANSPORT DANS LA RMM .....	715
<i>La Communauté Urbaine de Montréal et ses transports</i> .....	715
<i>La Ville de Laval et l'agglomération de Longueuil</i> .....	720
<i>Les trains de la banlieue de Montréal</i> .....	723
<i>Les Conseils Intermunicipaux de Transport</i> .....	723
3.2.2.2. LA PRODUCTION EN TRANSPORT DANS LA CUDL .....	725
<i>Le réseau de transport urbain et suburbain de la Communauté</i> .....	725
<i>Le réseau départemental d'autocars du Nord</i> .....	731
<i>Le TER Nord-Pas-de-Calais</i> .....	732
3.2.3. LE COUT DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX .....	737
3.2.3.1. EVOLUTION COMPAREE DES RESEAUX DES COMMUNAUTES .....	738
3.2.3.2. LES AUTRES RESEAUX COLLECTIFS .....	740
<i>CIT, OMIT et trains de banlieue de la région de Montréal</i> .....	740
<i>Le TER Nord-Pas-de-Calais</i> .....	742
3.2.4. PRODUCTIVITE DES RESEAUX ET INDICES COMPARATIFS .....	743
3.3. LE FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION DES RESEAUX .....	746
3.3.1. LE FINANCEMENT PAR LE TARIF .....	746
3.3.1.1. LES PRINCIPES TARIFAIRES .....	747
<i>La tarification à la distance</i> .....	747
<i>La tarification unique</i> .....	748
3.3.1.2. LES STRUCTURES TARIFAIRES .....	749
<i>Les titres à déplacement unique</i> .....	750
<i>Les titres à déplacements multiples : différenciation tarifaire et politique sociale</i> .....	753
<i>L'intégration tarifaire inter-réseaux</i> .....	755
<i>Le débat sur la gratuité</i> .....	758
3.3.1.3. LES RECETTES PASSAGERS DES RESEAUX URBAINS ET LE TAUX DE COUVERTURE DES DEPENSES PAR LES RECETTES .....	759
<i>Les réseaux des communautés urbaines de Lille et de Montréal</i> .....	760
<i>Les réseaux urbains de Laval et Longueuil</i> .....	764

3.3.2. LE FINANCEMENT PAR L'IMPOT ET LES TAXES .....	765
3.3.2.1. LE FINANCEMENT PUBLIC DES TRANSPORTS MONTREALAIS .....	766
3.3.2.2. LE FINANCEMENT PUBLIC DES TRANSPORTS LILLOIS .....	774
<i>Le Versement Transport (VT)</i> .....	775
<i>1973-1982 : un circuit de financement limpide</i> .....	777
<i>1983 : de la simplicité à l'imbroglia du financement et de la comptabilité</i> .....	778
<i>1998 : Un nouveau circuit financier et de nouveaux partenaires</i> .....	782

**CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE ..... 785**

<u>ANNEXE 3</u> - REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE - ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS – 1987 .....	791
<u>ANNEXE 4</u> - REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE - ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS – 1998 .....	803
<u>ANNEXE 5</u> - LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LILLE METROPOLE - RESUME DU DOCUMENT ADOPTE PAR LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE – 8 OCTOBRE 1999 – LES PROJETS DU PDU :LES SIX AXES D'ACTION .....	813
<u>ANNEXE 6</u> - EVOLUTION DES TARIFS DES RESEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DES METROPOLES LILLOISE ET MONTREALAISE .....	817

---

---

**CONCLUSION GENERALE ..... 823**

**REMERCIEMENTS ..... 839**

**BIBLIOGRAPHIE ..... 841**

**TABLE DES SIGLES ..... 868**

**TABLES DES FIGURES..... 872**

**TABLE DES CARTES..... 877**

**TABLE DES PHOTOGRAPHIES..... 878**

**TABLE DES MATIERES..... 879**