



BARCELONE

LA COORDINATION DES RESEAUX DE TRANSPORT A L'ECHELLE METROPOLITAINE



Mots clés :

Gouvernance urbaine ; Modes de gestion ; Participation citoyenne

Monographie rédigée par Charles SIMON et Julien ALLAIRE
sur la base des interventions de Gabriel JODAR, MedCités / Formaplan (conférence de Damas, 2010),
Xavier ROSELLO, ATM Barcelone (conférence de Barcelone, 2011), Francisco Javier VIZCAINO, TRAM
Barcelone (conférence de Barcelone, 2011) et Clara DE YZAGUIRRE, Municipalité de Barcelone
(conférence de Barcelone, 2011).
Propriété intellectuelle de CODATU

Dernière mise à jour :
17/08/2012

Barcelone

LA COORDINATION DES RESEAUX DE TRANSPORT A L'ECHELLE METROPOLITAINE

Barcelone, capitale administrative de la Catalogne, est la deuxième agglomération d'Espagne, avec environ 5 millions d'habitants. Onzième ville la plus peuplée de l'Union européenne, Barcelone rayonne à travers le monde de par son économie et son patrimoine culturel. Face à une demande accrue de mobilité, Barcelone a dû moderniser son réseau de transport. Cherchant à incorporer des critères de durabilité dans ses documents de planification, les autorités de l'agglomération ont fait le choix d'intégrer la prise en compte de la parole citoyenne.

Espagne	Barcelone
Population : 46 071 000 hab.	Population : Ville : 1 600 000 hab. Agglomération : 5 083 000 hab.
Superficie : 505 992 km ²	Superficie : 102,2 km ² (ville)
Densité : 101,3 hab. / km ²	Densité : 15 656 hab. / km ²
Taux d'urbanisation : 77,40 %	Population de l'agglomération prévue en 2025 : 5 477 000 hab.
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 1,20 %	Longueur des lignes : Métro : 88,4 km Tramway : 29,1 km
PIB / habitant : 30 548,6 \$	Parts modales : VP : 35 % TP : 18 % MA : 47 %
IDH : 0,878 / 1	
Taux de motorisation : 478 véhicules pour 1000 hab.	
Véhicules par kilomètre de route : 41	
Accidentologie : 0,93 accident mortel pour 10 000 hab.	

Sources : Banque mondiale – Gabriel Jodar – EPOMM

Mots clés : Gouvernance urbaine ; Modes de gestion ; Participation citoyenne

D'après les interventions de :

- **Gabriel JODAR** – MedCités, Espagne (conférence de Damas, 2010).
- **Xavier ROSELLO** – Adjoint au Directeur Technique, ATM (conférence de Barcelone, 2011).
- **Francisco Javier VIZCAINO** – Directeur TRAM Barcelone (conférence de Barcelone, 2011).
- **Clara de YZAGUIRRE** – Directrice de Relations Externes et Qualité Prévention, Sécurité et

Située sur le littoral méditerranéen entre les embouchures des fleuves Besós et Llobregat, Barcelone est confinée entre la mer à l'est et la montagne à l'ouest. La situation géographique de l'agglomération et son héritage urbain font d'elle une ville particulièrement dense. A partir du milieu du XX^{ème} siècle, du fait de la croissance économique et démographique de la ville, la demande de mobilité s'est rapidement accentuée. Dès lors Barcelone a connu une explosion de l'usage de la voiture. Cette tendance s'est confirmée et accentuée au fil des années, générant des phénomènes de congestion et de pollution.

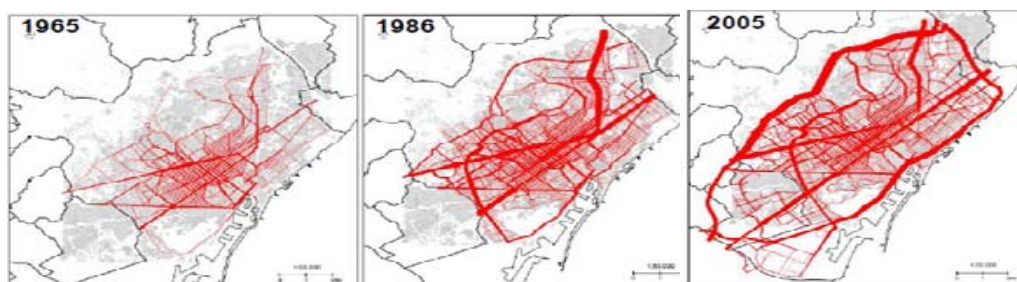


Figure 1 : Evolution du trafic à Barcelone.

La capitale de la Catalogne a toujours cherché à se démarquer du pouvoir étatique. Sous la pression Catalane, la loi foncière de 1998 a attribué aux régions la pleine compétence en matière d'urbanisme¹. Cette loi a donc permis à la Région Métropolitaine de Barcelone (RMB) d'entreprendre une planification urbaine, avec un volet transport important. Les autorités barcelonaises sont parvenues à mettre en place un réseau de transport diversifié et conséquent pour pouvoir faire face à l'accroissement de l'usage des véhicules particuliers.

L'OFFRE DE TRANSPORT AU SEIN DE LA REGION METROPOLITAINE DE BARCELONE

L'offre de transport à Barcelone est très diversifiée et permet la desserte des zones centrales et périphériques. La RMB a également cherché, par la mise en place d'un réseau de transport de qualité, à réduire la part modale des véhicules particuliers.

¹ Exception faite pour certaines règles de base sur la propriété foncière et l'expropriation.

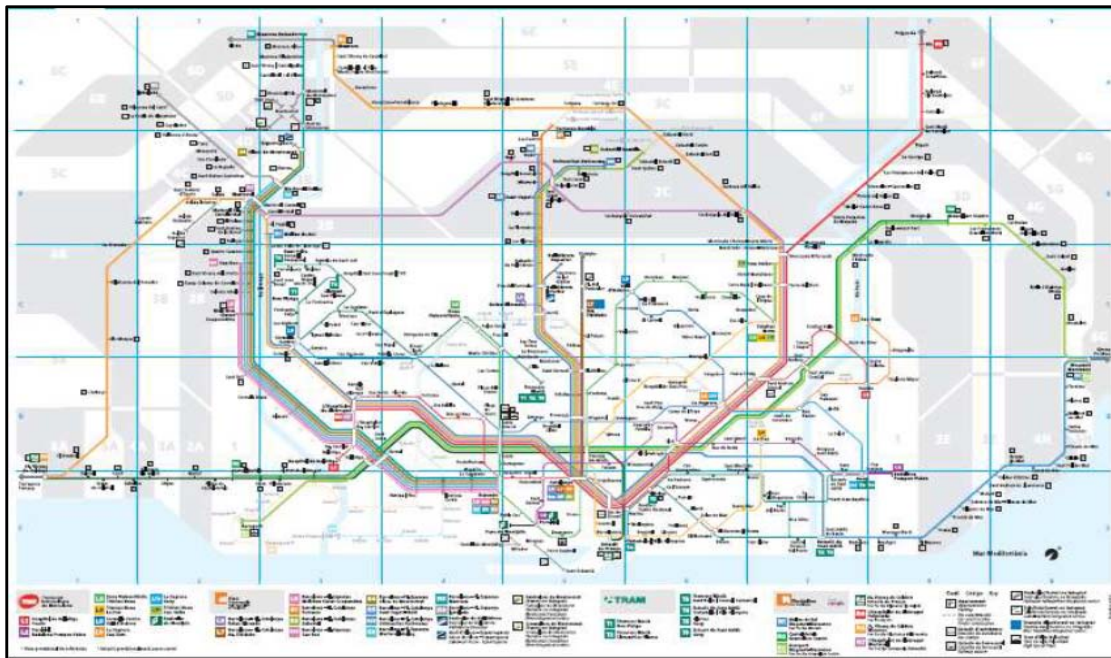


Figure 2 : Plan du réseau de transport ferroviaire de Barcelone.

L'autorité organisatrice des transports de Barcelone est un consortium formé par les administrations détentrices des services de transport sur l'aire métropolitaine barcelonaise. L'Autorité du Transport Métropolitain (ATM) se compose du Gouvernement autonome de Catalogne (51 %), de la Ville de Barcelone (25 %), de l'EMT -*Entitat Metropolitana del Transport*- (24 %) ² et des communes dotées d'un service de transport urbain. Le gouvernement espagnol a un statut d'observateur dans ce consortium. La présidence d'ATM est confiée au Conseiller au Territoire et à la Durabilité de la Generalitat de Catalunya. Les vice-présidents sont le Maire de Barcelone qui délègue à son premier adjoint et au président de l'EMT.

L'ATM constitue véritablement la clé de voute du système de transport de la RMB. Elle est en charge :

- De la planification globale des infrastructures (PDI).
- De la gestion de la mobilité métropolitaine, c'est-à-dire la rédaction du Plan Directeur pour la Mobilité.
- De la coordination des services proposés par les opérateurs (publics et privés).
- De la gestion des contrats passés avec les opérateurs.
- Du financement du système par les administrations.
- De l'intégration tarifaire et la politique tarifaire résultante.
- De la communication : définition et promotion de l'image corporative du système.

Avec un budget en 2011 de 1 059,9 M€, ATM est le pivot des relations financières : d'une part avec les usagers du fait de l'intégration tarifaire, avec les opérateurs dans le cadre des relations contractuelles et des administrations pour le financement des travaux d'infrastructures. Elle reçoit des subventions par les entités présentes en vert sur le graphique et distribue des subventions aux opérateurs représentés en jaune.

² Entité commune de gestion des transports collectifs qui regroupe 18 municipalités limitrophes à Barcelone.

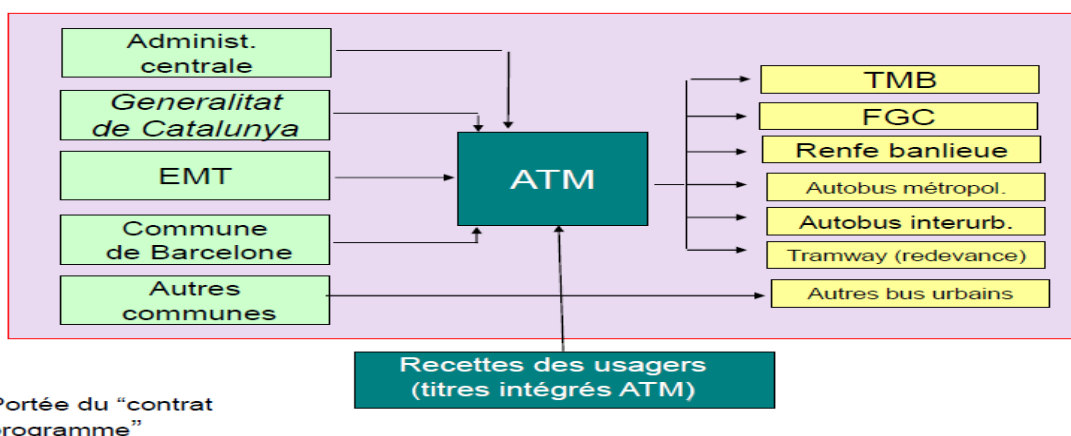


Figure 3 : Organisation du financement du système de transport.

Par rapport aux autres grandes villes européennes, Barcelone se distingue dans les choix de modes de gestion des transports publics. On trouve en effet une diversité de formes juridiques d'entreprises et de mode de gestion de différents services de transport :

- **Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** : La société TMB est une régie qui appartient aux autorités locales. Placée sous la tutelle de l'EMT, elle est en charge de plusieurs lignes de métro et de bus.
- **Tramvia Metropolità** : est un consortium privé qui a été créé pour gérer les lignes de tramway dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé.
- **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)** : En charge de plusieurs lignes de métro et de trains de banlieue, FGC est une compagnie publique appartenant au gouvernement autonome de Catalogne.
- **Rodalies Renfe** : En charge du réseau de trains de banlieue, Renfe est une compagnie publique dépendante du gouvernement espagnol.
- Une trentaine de compagnies privées de bus opèrent sur des lignes urbaines et suburbaines.

Réseaux ferrés	Lignes	Réseau (km)	Stations
TMB Métro	8	103	141
FGC	8	145	74
Renfe banlieue	5	453	109
Tramvia Metropolità	6	29	57
Total	27	730	381

Tableau 1 : Offre de transport public par chemins de fer sur la RMB en 2011.

Autobus	Lignes	Réseau (km)	Autobus
---------	--------	-------------	---------

TMB bus	108	920	900
Bus métropolitains	455	11310	1050
Autres bus urbains	129	1240	260
Total	692	13740	2210

Tableau 2 : Offre de transport public par autobus sur la RMB en 2011.

L'INTEGRATION TARIFAIRE ET LE FINANCEMENT DES RESEAUX

L'intégration tarifaire, qui a été mise en œuvre au cours de l'année 2001, a entraîné une augmentation du nombre de voyageurs de 24 % entre 2001 et 2008 et de l'intermodalité (du 8 % au 24 %).

L'intégration tarifaire est totale : tous les titres de transport font partie du système et l'ATM a toute autorité en matière tarifaire. Les titres de transport de l'ATM peuvent être utilisés pour tous les modes de transport et tous les opérateurs. Leur prix est fonction de la distance, conformément à un système sous-divisé en six zones. La durée maximum du déplacement est d'1 h 15 (entre la première et la dernière validation) pour les titres donnant droit à une zone, et elle augmente de 15 minutes par zone additionnelle.

Une chambre de compensation a été créée pour gérer l'information reçue du système d'intégration tarifaire et redistribuer les revenus aux opérateurs conformément à des règles spécifiques. La répartition des recettes est faite en fonction de l'estimation de taux d'intermodalité calculé pour chaque déplacement.

Quotidiennement, 12,8 millions de déplacements sont effectués à Barcelone dont 2,8 millions sur le réseau de transport public. TMB est de loin l'opérateur principal. L'entreprise totalise 61,9 % des déplacements réalisés sur les réseaux.

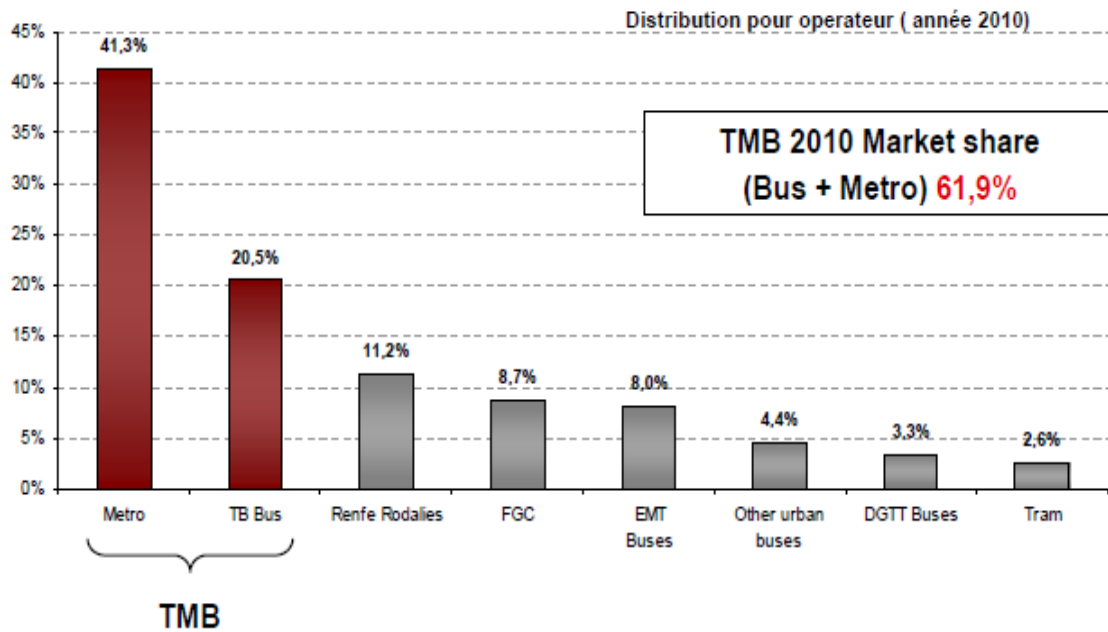


Figure 4 : Répartition des déplacements sur les réseaux.

Toutefois, cette augmentation de la fréquentation n'a pas réduit la part des subventions versées par les administrations dans les services de transport public. Le graphique ci-dessous présente les ressources financières du réseau. Si les recettes tarifaires ont doublé de 1999 à 2009 passant de 200 M€ à plus de 400 M€, les subventions des collectivités ont quadruplé atteignant près de 750 M€.

Ce montant annuel est partagé entre :

- Les collectivités locales qui paient environ 30 % sur la période 2003 – 2009.
- L'Etat dont la contribution est passée de 30 à 25 % sur la période.
- La région de Catalogne dont la part a augmenté pour atteindre environ 45 % en 2009.

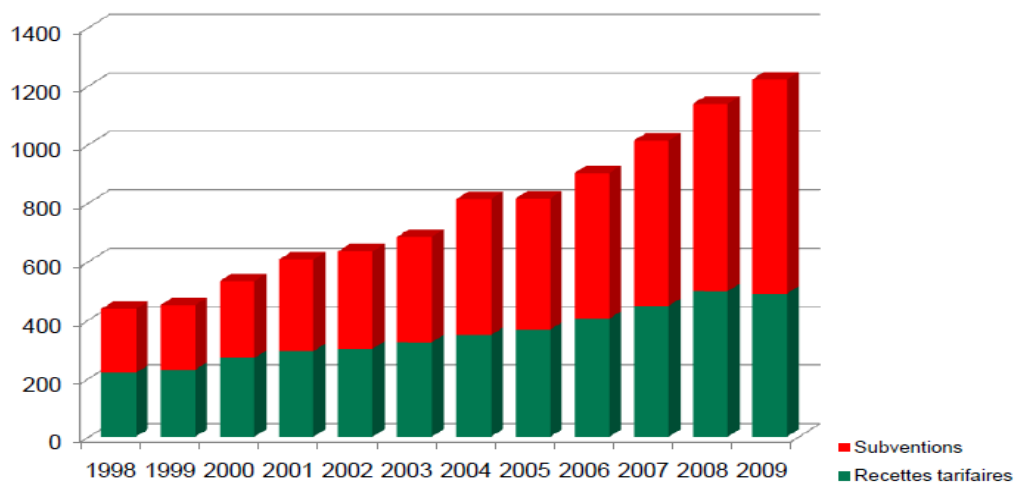


Figure 5 : Financement des réseaux de transport public.

La problématique du financement du réseau de transport public à Barcelone est d'autant plus importante depuis la crise financière. La fréquentation et les recettes tarifaires ont en effet diminué tandis que les charges ont continué à augmenter.

LA PRISE EN COMPTE DE LA PAROLE CITOYENNE : LE PACTE POUR LA MOBILITE DE BARCELONE

La mairie de Barcelone a lancé en 1998 le Pacte pour la Mobilité de Barcelone dans le but d'ouvrir un débat citoyen autour de la mobilité. Ce pacte qui réunit plus de 60 représentants de partis politiques, de la société civile, d'associations ou encore d'experts de la mobilité, promeut la consultation et la participation comme force de travail et prétend s'ouvrir aux débats citoyens.

Les acteurs qui s'inscrivent dans le cadre du Pacte de la mobilité sont multiples et se réunissent généralement en groupe de parole. On retrouvera des équipes gouvernementales et/ou municipales, des associations, des corps de métier.

Depuis sa création, les objectifs visés par les participants au Pacte de la mobilité cherchent à promouvoir l'usage du vélo comme mode de transport quotidien ; l'amélioration de la sécurité routière et du respect entre utilisateurs des différents modes de transport ; l'amélioration de l'information et de la formation de la citoyenneté.

Les sujets traités par les Groupes de travail sont ensuite soumis aux Commissions. Les traitements se font de manière transversale et sont ouverts à tous les collectifs intéressés par les sujets proposés. Une fois débattus, ces sujets se retrouvent dans les mains d'un Conseil de Conseillers experts (professionnels spécialisés en mobilité et sécurité routière) pour accord avant l'approbation politique.

La démarche proposée ici est particulièrement intéressante mais on peut se poser la question de la réelle prise en compte de la parole citoyenne. Le fait que les forces de propositions intègrent des représentants politiques peut avoir une influence sur l'orientation des prises de positions. D'autre part, on remarque que le citoyen dit « lambda » n'est pas pris en considération dans cette démarche citoyenne.