

## Sur rails ou sur pneus ?

par Jean-Louis La Rosa et Jean Sivardière

*Au moment où la pollution de l'air urbain s'aggrave, faut-il diversifier les techniques de transport urbain et « innover » à tout prix, ou donner la priorité aux techniques éprouvées tout en cherchant à les perfectionner ? Le transport routier guidé, ou tramway sur pneus, mérite-t-il une attention aussi soutenue de la part des industriels et des encouragements aussi explicites de la part du ministère des Transports ? Sans l'écarter, ne vaut-il pas mieux jouer prioritairement la carte du tramway hybride, ou l'ain-tramway ? Il est nécessaire d'approfondir ce débat, qui dépasse largement les enjeux purement techniques.*

**D**epuis quelque temps, on voit émerger une grande variété de "transports intermédiaires" : TVR de Bombardier-ANF, Translohr de Lohr-Industrie, TLP de De Dietrich, trolleybus guidé City-Site (optiquement ou par des murets latéraux) de RVI et Matra Transport International, ... Quels que soient leur type de motorisation, leur mécanisme de guidage et leur désignation commerciale, ces systèmes sont tous des TRG, ou transports routiers guidés : leur fonction annoncée est de combler un créneau entre trolleybus traditionnel et tramway.

Bien qu'engagée de longue date dans la promotion du tramway classique, la FNAUT n'éprouve à l'égard de ces systèmes aucune hostilité de principe, pour deux raisons.

- La mise au point d'un TRG peut avoir des retombées positives sur les matériels classiques, trolleybus en particulier (cap-

tation du courant, guidage partiel pour l'accostage aux arrêts).

- Le TRG peut être utile sur des axes lourds de "petites villes moyennes" éventuellement limités à une traversée du centre), ou sur des axes secondaires de plus grandes villes, sur lesquels le tramway constituerait un investissement surdimensionné et trop coûteux.

Bien entendu cette perspective suppose que les coûts de construction et de fonctionnement du TRG soient sensiblement inférieurs à ceux du tramway, ce qui reste à démontrer (d'autant que le tramway léger Citadis d'Alstom est annoncé à 70 millions de francs le km, 40% de moins que le tramway français standard type Grenoble), et que le TRG soit plus efficace qu'un trolleybus articulé en site propre, ce qui reste aussi à démontrer.

La FNAUT est par contre hostile à l'utilisation du TRG sur des sites qui relèvent manifestement du tramway : elle

## Périphériques

Après avoir multiplié les autoroutes urbaines radiales et livré ainsi les villes à l'automobile, les partisans du tout-routier s'attaquent maintenant aux banlieues. Dans de nombreuses agglomérations françaises, on construit en effet des périphériques, dans l'espoir de faciliter les relations entre banlieues et de mieux écouler le trafic de transit.

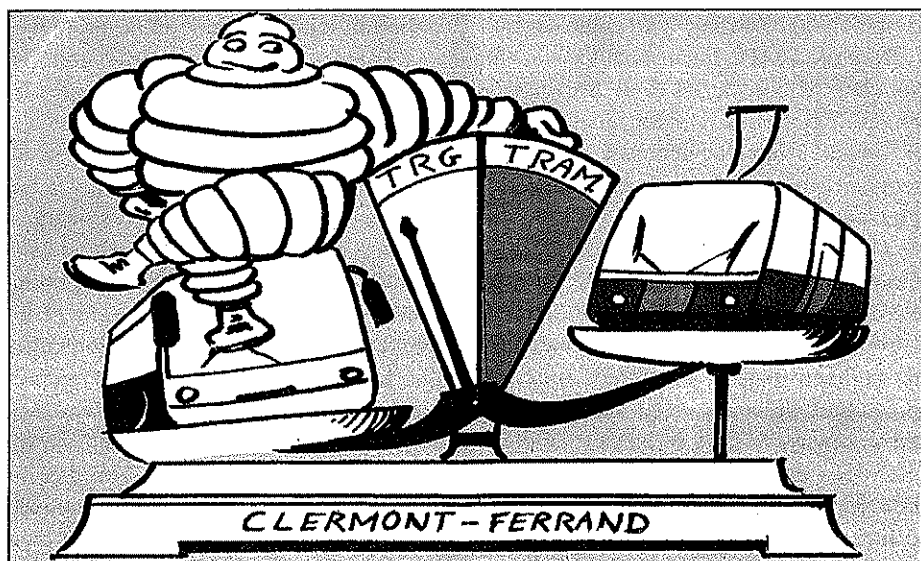
Les coûts de ces travaux sont astronomiques en raison de la rareté de l'espace et de la nécessité de passages en souterrain pour protéger les riverains : 16 milliards pour terminer l'A86 et la Francilienne en région parisienne ! Le périphérique nord de Lyon va coûter bien plus cher que prévu : plus de 6 milliards au lieu de 3,8. Le périphérique ouest coûtera aussi cher. A Grenoble, où les périphériques s'appellent des tangentielles, deux tunnels sont étudiés : l'un de 5,5 milliards pour permettre le passage de l'autoroute A51, l'autre de 3,5 sur un axe perpendiculaire, pour absorber le trafic local. A Strasbourg aussi, des travaux gigantesques sont envisagés.

Et une fois que tous ces milliards auront été dépensés, que va-t-il se passer ? On le sait déjà ... Chaque infrastructure routière générant davantage de trafic qu'elle ne peut en écouler, on retrouvera les embouteillages qu'on espérait éliminer et il faudra, comme on l'aura déjà fait à Paris et dans l'est lyonnais, doubler, voire tripler, le périphérique.

Comment en serait-il autrement ? Les projets de transport collectif banlieue-banlieue dorment dans les cartons faute de crédits et rien n'est fait pour endiguer l'étalement urbain générateur de trafic automobile.

Ce n'est pas seulement en préservant des nuisances routières les hypercentres des villes qu'on résoudra les problèmes de congestion et de pollution. En banlieue comme en ville, "il faut dimensionner la voirie pour les heures creuses et les transports collectifs pour les heures de pointe".

Jean Sivardière



## BIEN DIT

■ **La Conférence des Eglises Européennes, le Conseil des Conférences Episcopales d'Europe et l'Organisation Océanique Européenne pour le Développement** : "beaucoup d'activités considérées actuellement comme allant de soi dans les pays industrialisés sont, en fait, insoutenables. C'est le cas des habitudes actuelles de mobilité en Europe, et en particulier de l'expansion continue des transports aériens et routiers. Il faut développer les techniques qui permettent un usage plus efficace des ressources naturelles et de l'énergie. Il faut aussi inclure le coût environnemental de chaque activité humaine dans le calcul économique : le prix du billet d'avion ne tient pas compte du coût de la pollution produite par l'avion, le principe pollueur-payeur doit être observé le plus strictement possible. Une nouvelle approche de la mobilité doit donc être trouvée".

■ **Le Commissariat Général au Plan** (Transports : le prix d'une stratégie, Documentation Française) : "il faut briser le cloisonnement des circuits de financement, et mettre un terme à un système irrationnel où des projets très rentables pour la collectivité ne trouvent pas leur financement alors que d'autres, moins profitables, bénéficient de ressources affectées".

■ **Didier Migaud**, député PS de l'Isère : "la solution autoroutière A51 sur l'itinéraire Grenoble-Sisteron apparaît surdimensionnée et le coût prévisible des travaux en fera un jour un objet de scandale, que la Cour des Comptes ne manquera pas de dénoncer". (M. Migaud aurait pu citer aussi justement l'autoroute de Maurienne ou autoroute "Barnier", qui coûtera 8,5 milliards de francs pour 63 km, soit 135 millions par km, et ne servira qu'à renforcer le trafic routier de transit et ses nuisances).

■ **Guy Salmon-Legagneur**, président du Conseil National des Transports : "le transport collectif est, beaucoup plus que par le passé, un facteur essentiel de la cohésion sociale. Il faut "mettre le paquet" sur le transport public urbain et interurbain, mais aussi sur le transport ferroviaire, pour la desserte périurbaine et régionale. Ce doit être la priorité en matière d'équipement".

## RECTIFICATIF

*Le colloque sur les lignes ferroviaires interrégionales, que la FNAUT devait organiser à Saint Lô, le vendredi 13 juin, est reporté à une date ultérieure (mi-octobre). Nous vous confirmerons les nouvelles dates dans un prochain numéro de Fnaut-infos.*

refuse les transports au rabais (le TRG à la place du tramway comme le pendulaire à la place du TGV). Par ailleurs le TRG ne doit pas monopoliser les efforts intellectuels et financiers de recherche au détriment du perfectionnement encore nécessaire des matériels classiques : la France est en effet le seul pays où on s'intéresse aussi sérieusement au TRG.

Les inquiétudes déjà exprimées par la FNAUT (cf. FNAUT-Infos n°48) se trouvent malheureusement renforcées par la confirmation des projets de TVR à Caen et Nice et par l'abandon récent du projet de tramway de Clermont-Ferrand.

## Déraillement organisé

Le projet clermontois était pourtant bien engagé. Depuis 1992, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise étudiait le tramway, considéré comme la seule solution pour améliorer l'offre de manière décisive et endiguer la marée automobile. La SOFRETU, filiale de la RATP à la compétence reconnue, avait recommandé deux lignes de tramway classique sur les deux axes perpendiculaires desservant un maximum de population, d'emplois et de pôles universitaires. Un site propre, long de 5 km et utilisé par plusieurs lignes d'autobus, devait être réutilisé par le tramway.

Le projet de tramway avait été évoqué lors des élections municipales de 1995. Bien entendu, il avait déclenché l'opposition du lobby routier, des automobilistes acharnés, des commerçants du centre-ville, des professions libérales et des milieux patronaux hostiles à toute limitation de la circulation automobile et du stationnement anarchique et à l'augmentation nécessaire du versement-transport. Difficulté supplémentaire : la présence à Clermont-Ferrand d'un fabricant de pneumatiques susceptible et ne voyant pas d'un bon oeil l'arrivée d'un engin sur rail.

Mais le SMTC tenait bon. Cependant, soucieux d'objectivité et de prévenance envers Michelin, il avait lancé l'appel d'offres du tramway auprès des constructeurs en laissant ouvert le choix technologique : rail ou pneu.

C'est alors qu'intervint la Chambre de Commerce et d'Industrie de Clermont-Ferrand. Le 20 septembre 1996, la CCI adressait une lettre ouverte aux habitants de la "métropole d'Auvergne". Après un préambule de bonne tenue sur les enjeux du tramway, la CCI se lançait dans une offensive attendue mais pauvrement rimée contre "le tramway fer, le tramway d'hier", et vantait le tramway sur pneu, "celui de la nouvelle génération", la "solu-

## Sur rails ou

tion d'avenir" : "la capitale mondiale du pneumatique a vocation à être un phare technologique pour les 300 villes d'Europe qui s'équiperont demain du tramway sur pneu". Le rail, c'est pour les p loucs ...

Grandiloquente (et un brin ridicule), la CCI poursuivait : "parce que l'avenir économique et social de la métropole d'Auvergne dépend de sa capacité à anticiper le 21ème siècle, elle doit donner aux générations futures les équipements de leur temps". Puis il était question de "l'emploi de demain en Auvergne" : si le destin de Michelin est vraiment suspendu à la vente de quelques centaines de pneus de tramway, les actionnaires de l'entreprise ont tout lieu de s'inquiéter ...

## Consternation

Le 27 septembre, le SMTC prend connaissance des réponses à son appel d'offres. "Consternation" d'après le journal La Montagne : alors que Bombardier annonçait 30% d'économies par rapport au tramway conventionnel, le TVR est plus cher et moins pertinent que les quatre offres de tramway classique. Mais le 10 octobre, Roger Quillot, maire (PS) de la "métropole d'Auvergne", et ses adjoints sont "invités" par Michelin ("convoqués" conviendrait mieux) et priés d'arrêter la procédure d'appel d'offres et de lancer de nouvelles études. Le maire s'incline immédiatement : "le pneu sera bon pour Michelin et pour ma ville", déclare-t-il.

Dans une lettre étonnante au SMTC, le maire indique que : "l'agglomération clermontoise est un centre international du pneumatique et il faut en tirer les conséquences ; le système de transport collectif en site propre doit être le moins contraignant en matière de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et de protection des espaces verts ; le matériel doit être performant, être utilisable sur toutes les lignes du réseau et pouvoir absorber des pentes de 13%". Le maire cite "les études du ministère des Transports relatives aux nouveaux systèmes de transport pneumatique, a priori plus souples, mieux intégrables dans les tissus urbains et moins onéreux tant en investissement qu'en exploitation", et il conclut en souhaitant que le SMTC s'oriente vers des "technologies novatrices" : exit le tramway.

M. Quillot, qui n'a sans doute jamais mis les pieds à Nantes, Grenoble ou Strasbourg (où les opposants au tramway affirmaient qu'il serait trop silencieux et écraserait les piétons qui ne l'enten-

# sur pneus ?

draient pas venir ...). Concevoir un véhicule utilisable à la fois en site propre sur les lignes les plus chargées et en site banalisé sur les lignes à moindre trafic relève de la quadrature du cercle. Quant aux pentes de 13%, il n'y en a pas sur les tracés envisagés à Clermont-Ferrand : le tramway devrait-il donc escalader le Puy-de-Dôme ?

En définitive, sous prétexte de pneu, les opposants au tramway clermontois ont réussi à torpiller un projet cohérent et performant, et ce n'est pas dans l'immédiat qu'un autre projet de transport en site propre verra le jour.

## Effets d'annonce

Dans les années 70, on a voulu combler le gap entre bus et métro, et on a réinventé le tramway : ne risque-t-on pas aujourd'hui, en voulant combler le gap entre bus et tramway, de réinventer le trolleybus ? Cette remarque ne condamne nullement le TRG : elle veut seulement inciter à la prudence face aux effets d'annonce de certains industriels.

● Alors qu'elle est présentée comme opérationnelle, la technique du TRG n'est pas encore vraiment maîtrisée : à Clermont-Ferrand, comme à Caen et à Nice où le tramway était également étudié avant l'émergence du TVR, il faudra attendre la mise au point des prototypes

qui doivent être testés à partir de l'été 97 sur le site du Trans-Val-de-Marne avec l'aide de la RATP.

● La réduction des coûts d'investissement rendue possible par le TRG a été annoncée un peu vite. Un comité d'experts animé par Claude Quin vient de conclure que le pneu ne serait pas moins cher que le rail. Seul le Translohr permet d'économiser 30% sur les coûts de plate-forme, de chaussée et de voie, qui ne représentent que 20% du coût total (lettre de la DTT, janvier 97).

Par ailleurs certains industriels conçoivent le TRG comme un produit de substitution au tramway et poussent à l'adopter sur des axes où le tramway est à l'évidence mieux adapté. Selon le GART, 34 agglomérations françaises ont, ou vont définir prochainement, un projet de transport en site propre : parmi elles, plus de 20 sont de petites agglomérations à la recherche d'un mode plus attractif que le bus en site propre.

Plutôt que d'essayer de torpiller, contre l'intérêt des usagers, des projets de tramway, plutôt que de semer le doute chez les élus de Tours, pourquoi les promoteurs du TRG ne consacrent-ils pas leurs efforts à satisfaire la demande de ces petites agglomérations ?

## Le train-tramway

Les industriels auraient mieux fait de partir des besoins du public, et de donner la priorité d'une part au transport hectométrique, d'autre part au train-tramway. Les usagers sont en effet confrontés à une difficulté concrète parmi d'autres : les ruptures de charge. A Paris, il faut parcourir plusieurs centaines de mètres entre le TGV et le métro à Montparnasse, et il n'existe pas de liaison entre les gares de Lyon et d'Austerlitz (ce sera le cas à Toulon entre le futur axe tramway et la gare SNCF). Dans les villes de province, la rupture de charge entre trains de banlieue et transport urbain est pénalisante.

L'extension des villes en tache d'huile pose un problème redoutable aux transports publics, qui s'adaptent difficilement à l'évolution de la demande du public. De nombreuses agglomérations disposent de lignes ferroviaires peu utilisées, voire pas du tout. Les réactiver telles quelles, même avec des autorails modernes, pour la desserte suburbaine n'est pas toujours satisfaisant car la ville-centre n'est pas toujours irriguée convenablement.

Le train-tramway (ou tramway-interconnexion) a été expérimenté avec un succès remarquable à Karlsruhe, il est en cours d'implantation à Sarrebruck. Il

## PERMIS A POINTS

### Récompense :

▲ + 3 points à Jean-Louis Guigou, directeur de la prospective à la DATAR, pour une déclaration courageuse : "il faut dénoncer le mythe des grands équipements créateurs d'emplois, nous vivons sur une conception périmée. Seules la construction et la rénovation des logements créent des emplois".

### Punition :

▲ - 3 points au Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, section du Loiret, qui critique le projet de tramway du district d'Orléans et confond automobile et environnement. "Il ne restera plus de place pour la circulation automobile dans les artères principales ; et les oiseaux survolant la Loire viendront s'assommer sur les caténaires installées au-dessus du pont George V, au grand dam des ornithologistes". Le MNLE préconise un métro automatique sur l'étoile ferroviaire : "il ne nécessite aucun partage de la voirie, qui peut être réservée aux piétons, aux cyclistes et aux automobiles".

s'agit d'un véhicule mixte capable d'emprunter dans des conditions parfaites à la fois un réseau de tramway et un réseau ferroviaire périurbain, donc de supprimer une rupture de charge, de la même manière que le TGV est capable d'utiliser à la fois une ligne à grande vitesse et une ligne classique terminale, ou le réseau français et un réseau étranger voisin électrifié différemment.

Le train-tramway pourrait être exploité à Mulhouse, Grenoble, Saint-Etienne, Nice, Orléans, Nantes, Tours, Lyon, ... ou encore à Clermont-Ferrand, où l'adoption du TRG éliminerait toute possibilité de desserte périurbaine rapide (le TRG, comme le métro sur pneu de Lyon ou Marseille, ne peut circuler sur le réseau ferroviaire local).

La force du train-tramway est d'étendre à moindres frais le rayon d'action du tramway conventionnel et d'assurer ainsi une desserte directe entre zones périurbaines peu denses et centre-ville. L'enjeu est énorme : grâce à ce nouvel outil, on peut espérer offrir aux habitants des banlieues lointaines une alternative crédible à l'automobile et lutter efficacement contre l'étalement urbain induit par la construction de grandes infrastructures routières (voir schéma). Il est regrettable que le ministère des Transports ne l'ait pas encore compris et se polarise sur le TRG.

## DEMOCRATIE ?

*Curieusement, la démocratie est mieux respectée à propos du tramway qu'à propos des systèmes concurrents. A Grenoble, le tramway a été adopté en 1983 à la suite d'un référendum. A Strasbourg, à Orléans et à Montpellier, il a été l'enjeu explicite de consultations électorales. Mais le Val a été imposé à Toulouse sans étude comparative sérieuse avec le tramway et, sans l'action de l'association Transcub, il l'aurait été dans des conditions aussi peu transparentes à Bordeaux (où le tramway vient enfin de l'emporter).*

*A Caen, la municipalité a certes organisé un « référendum » sur le projet de TVR, mais dans des conditions très confuses : et elle refuse de tenir compte de l'opposition qui s'est manifestée (deux électeurs sur trois). A Nice, la municipalité a choisi le TVR contre la volonté des associations. A Clermont-Ferrand, le maire a abandonné lamentablement le projet de tramway sans que la population ait eu son mot à dire, sur simple injonction de Bibendum.*

# ACTIONS EN BREF

## Auvergne

● L'Association des Usagers des Transports d'Auvergne a proposé de détourner par la ligne SNCF Béziers-Neussargues une partie du trafic fret nord-sud afin d'éviter la saturation des lignes de la vallée du Rhône : en Suisse, en Allemagne et en Autriche, des lignes de montagne sont utilisées pour écouler du trafic lourd. L'idée vient d'être relancée par la région Languedoc-Roussillon, qui s'inquiète des risques de saturation de la ligne Avignon-Narbonne en cas d'ouverture d'un tunnel TGV France-Espagne accessible au trafic fret. Selon une étude récente, la ligne pourrait accueillir un trafic de 2,5 millions de tonnes par an (jusqu'à 28 trains par jour et par sens) après un investissement de 1 à 1,4 milliard de francs (moins que le viaduc de Millau de l'autoroute A45).

● La FNAUT a exercé un recours devant le Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand contre l'ordonnance de son président sanctionnant financièrement le président de la commission d'enquête qui avait rendu un avis défavorable sur le projet A89 (FNAUT-Infos n°51).

## Basse Normandie

● L'ADPCR, qui a obtenu de la SNCF une évolution favorable des relations ferroviaires dans le triangle Caen-Cherbourg-Coutances, s'inquiète de la faiblesse de l'offre entre Normandie et Bretagne (2 trains quotidiens AR) alors que le réseau routier se développe et que les services d'autocar s'étoffent. L'association a proposé un renforcement de l'offre et des possibilités de correspondance (rétablissement d'un troisième train AR) sans augmentation des charges financières pour la collectivité.

### **fnaut infos** nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°53  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1900 ex.  
Imprimerie : Ateliers Didot, Paris 14ème

Prix du numéro : 10 F  
**Abonnement 10 numéros :**  
Administrations, sociétés,  
organismes, Etranger : 120 F  
Individuels, associatifs : 70 F

Pour adhérer à la FNAUT ou  
à une association FNAUT de votre région,  
contacter notre permanence :

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
☎ : 0143350283 fax : 0143351406

## Centre

● Jean-Claude Oesinger, Jean-François Troin et Jean-Marie Beauvais ont créé un Comité pour la Promotion du Tramway (sur rail) dans l'agglomération de Tours, qui s'appuiera sur l'Association Tourangelle des Usagers des Transports. Ils vont informer la population sur les possibilités offertes par le tramway et provoquer un débat pour obliger les élus à sortir de l'immobilisme : "le dossier du transport en site propre s'enlise et Tours prend un retard considérable sur d'autres villes moyennes comme Orléans. Le tramway, qui peut être un fédérateur de l'agglomération, est le seul mode de transport urbain susceptible de valoriser les 8 branches de son étoile ferroviaire (seule l'étoile de Douai est plus fournie : 9 branches)".

● Plusieurs membres non-voyants de la Confédération de Défense des Handicapés et Retraités ont testé la gare d'Amboise. Cette gare propose des boîtiers bien conçus expliquant l'agencement de la gare aux usagers non-voyants, mais il manque des bordures de repérage sur les quais.

## Ile-de-France

● L'Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France dénonce l'obstination de la RATP, qui veut augmenter de 4,8% le prix du ticket de métro, soit 3 points de plus que l'inflation. Cette politique tarifaire irréaliste ne peut qu'inciter à la fraude et engendrer une nouvelle baisse de la fréquentation. L'AUT dénonce également la diminution de l'indemnité compensatrice versée par l'Etat.

● L'AUT-Ile-de-France a organisé un voyage d'étude à Londres. Elle a été reçue par la Railway Development Society - la FNAUT britannique.

● Le Conseil Régional et le Syndicat des Transports Parisiens ayant décidé d'évaluer l'accessibilité des transports publics d'Ile-de-France, l'AUT a insisté pour que l'évaluation prenne en compte les personnes en fauteuil roulant mais aussi les sourds, les mal-voyants et les voyageurs avec des enfants en bas âge.

● Afin d'encourager le cyclotourisme, l'association Provélo veut obtenir la création d'un réseau de véloroutes en France. Elle a déjà mis au point un projet pour l'itinéraire Paris-Calais (Eurotunnel) : choix de routes calmes et agréables, aménagement des sorties de villes, des carrefours et des inévitables tronçons de routes à grande circulation, revêtement de chemins et berges fluviales permettant des raccourcis, liaisons avec les gares, fléchages, possibilités d'hébergement. Provélo, 114 rue du Château, 75014 Paris.

## Pays de Loire

● La FNAUT-Pays de Loire critique le Schéma Régional des Transports, qui prévoit le renforcement des relations Nantes-Saint Nazaire par des services d'autocar en heures creuses : sur les axes structurants reliant de grandes villes, le train doit être privilégié.

## Picardie

● Le Groupement de défense du tracé TGV par Amiens a apprécié le point de vue du président de la SNCF Louis Gallois sur la gare TGV d'Ablaincourt-Pressoir : "une aberration, il fallait la construire à l'intersection avec une voie ferrée existante". La fameuse gare des bette-raves voit passer en moyenne 257 voyageurs par jour, 5 fois moins que prévu ...

## Provence-Alpes-Côte d'Azur

● L'Association Franco-italienne pour le Développement des Transports Collectifs vient de se créer pour lutter contre les nuisances des transports dans l'environnement montagnard, favoriser les services publics et obtenir un report du trafic international des marchandises de la route sur le rail. AFITRAC : maison des jeunes, rue Pasteur, 05100 Briançon.

● La FNAUT s'est associée au recours déposé devant le Conseil d'Etat contre la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A585 par la FNAUT-PACA et l'association "non à l'antenne autoroutière A51-Digne". Le gouvernement a adopté le projet A585 malgré l'avis négatif donné par la commission d'enquête.

● La région Rhône-Alpes souhaite relancer la ligne SNCF Grenoble-Veynes-Gap-Briançon en collaboration avec la région PACA. La FNAUT-PACA soutient cette initiative et regrette que les élus de la région PACA fassent la sourde oreille.

## National

● La FNAUT s'est associée aux nombreuses associations (FNE, WWF, ...) qui ont déposé un recours devant le Conseil d'Etat pour obtenir l'annulation de la déclaration d'utilité publique du projet de canal Rhin-Rhône.

● Jean Sivardière et Simone Bigorgne ont rencontré Louis Gallois, président de la SNCF. Après un échange de vue sur la récente réforme de la SNCF, l'entretien a porté le dialogue nécessaire entre la SNCF et les associations, l'information des usagers (plan du réseau), la simplification des horaires, le confort des gares (salles d'attente), le transport des bagages et des bicyclettes, l'avenir des lignes interrégionales.

● Simone Bigorgne, André Laumin et Jean-Claude Poulain sont intervenus lors de plusieurs réunions avec la SNCF sur la simplification des tarifs et la sécurité.



### Amalgame

Dans un rapport remis récemment à Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, une commission d'élus et d'experts, présidée par le sénateur UDF Jean François-Poncet, souhaite le réexamen de certains grands projets coûteux d'infrastructures, tels que le TGV-Est et le canal Rhin-Rhône.

L'abandon du canal devrait aller de soi, tant ce "projet géopolitique majeur", selon la belle formule creuse de Raymond Barre, repose sur une accumulation incroyable d'idées fausses concernant le volume et l'origine des trafics, l'environnement, l'aménagement de l'espace : même l'alimentation en eau pose problème et pourrait limiter la capacité de l'ouvrage (*Le Monde* du 4/7/96).

Un amalgame entre canal et TGV-Est serait cependant trompeur. Certes le TGV-Est est peu rentable pour la SNCF ; sa connexion avec les lignes régionales doit être améliorée ; son insertion dans l'environnement est délicate, surtout en Alsace.

Il n'en reste pas moins qu'une réalisation partielle du TGV-Est, de Paris à la Lorraine, éviterait la marginalisation déjà perceptible du rail sur le réseau Est face à l'automobile et surtout à l'avion, et présenterait une rentabilité collective intéressante. Elle amorcerait la liaison à grande vitesse Paris-Europe Centrale.

Mais il ne suffit pas de dénoncer quelques projets coûteux pour définir un schéma sérieux d'aménagement du territoire. La commission François-Poncet est restée prisonnière du mythe du désenclavement routier : elle recommande le renforcement de l'axe nord-sud sur lequel cinq ou six autoroutes sont déjà prévues ou en construction.

Seule, jusqu'à présent, Corinne Lepage a eu le courage, à propos de l'autoroute de montagne A51, de dénoncer les dangers environnementaux et les "coûts faramineux" de cette politique.

Jean Sivardière

### Val, Tramway, TVR : pagaille dans les transports urbains

*Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Pourquoi faire bon marché quand on peut faire cher ? La multiplication des techniques de transport urbain, l'effort financier dérisoire et mal ciblé de l'Etat, le manque de volonté et de compétence et le goût du prestige de bien des élus locaux : tous ces phénomènes se conjuguent pour engendrer confusion, gaspillages et immobilisme au moment où il est plus urgent que jamais d'offrir au public une alternative crédible à l'automobile pour venir à bout de la pollution de l'air et rendre nos villes plus vivables.*

par J.J. Fournié, J.L. La Rosa, J. Silhol et J. Sivardière

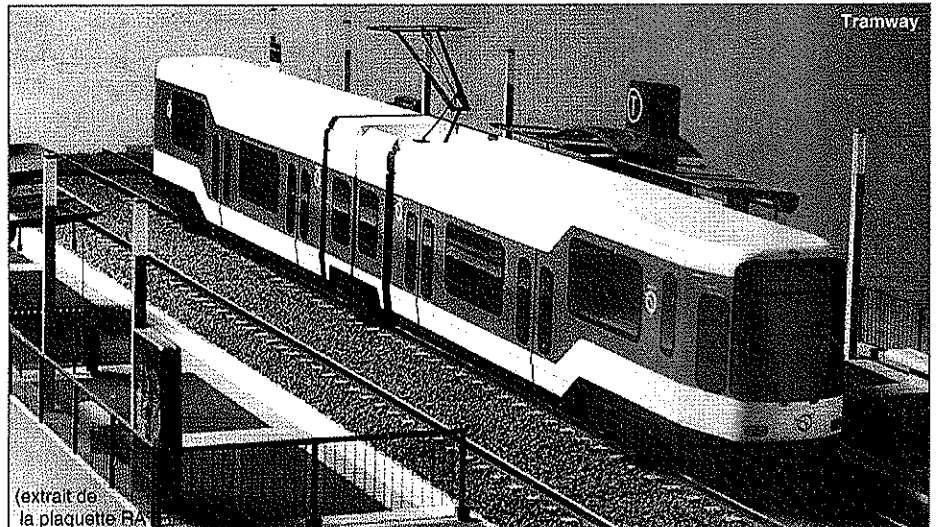
**L**es positions de la FNAUT, bien validées sur le terrain, sont connues : là où l'autobus, même articulé, même en site propre, n'est pas assez performant et attractif, il faut passer au tramway. Le trolleybus, non polluant et peu bruyant, a son créneau dans les cas où la concentration de lignes d'autobus crée des nuisances mal acceptées des riverains. Quant au métro, de très forte capacité mais coûteux, il n'a sa place que dans des villes millionnaires en habitants.

Outil privilégié de transport et d'aménagement dans les villes moyennes, le tramway n'arrive cependant pas à s'imposer malgré ses succès spectaculaires à Nantes, Grenoble, Saint Denis-Bobigny, Strasbourg et Rouen. Malgré les progrès récents des constructeurs (plancher bas intégral, diversification des matériels et allègement des coûts), il reste le mal-aimé des décideurs : ici il est trop cher, là il ne l'est pas assez ; ici les rues sont trop étroites, là il n'est pas assez "high tech".

#### Rouen : le tramway cher

A Rouen, la fréquentation globale du réseau a augmenté de 30% depuis la mise en service, en décembre 1994, du "métrobus", projet lancé par la majorité de droite du SIVOM (syndicat intercommunal), sous l'autorité de Jean Lecanuet alors maire de Rouen. Il s'agit d'un tramway, qui circule malheureusement en souterrain dans le centre-ville car on n'a pas osé transformer la rue Jeanne d'Arc en axe réservé au tramway et aux piétons. En 1989, la majorité du SIVOM bascule, mais non celle de la ville centre : le métrobus va alors faire les frais des conflits droite-gauche.

Les travaux à peine engagés, le maire de Rouen exige qu'on décale la station Palais de Justice de 200 mètres afin de mieux desservir les commerces de la rue Jeanne d'Arc. La station est ainsi éloignée de l'axe lourd est-ouest d'autobus, ce qui dégrade les correspondances. Après bien des palabres, le métrobus est mis en service sans la fameuse station. En 1995,



(extrait de  
la plaquette RA

la majorité municipale de Rouen bascule à son tour à gauche mais, comprenez qui pourra, la station sera finalement positionnée selon le caprice de l'ancien maire. Construire une station souterraine sur une ligne en exploitation entraînera évidemment quelques surcoûts ...

Mais ce n'est pas tout. Sur la rive droite de la Seine, la municipalité Lecanuet avait refusé de donner la priorité au métrobus à la traversée de deux carrefours importants. Deux passages souterrains seront donc construits, ce qui donne au métrobus un air de montagne russe des plus réjouissant : à peine sorti du tunnel de la rue Jeanne d'Arc par une rampe de 8% pour traverser la Seine en surface, il s'enfonce pour passer le premier carrefour et recommence un peu plus loin à la bifurcation des deux branches de la ligne.

Ces plaisanteries onéreuses contribuent à renforcer le mythe du tramway cher et ne sont pas étrangères à l'intérêt porté au TVR à Caen (voir ci-dessous) et même à Rouen : Laurent Fabius hésite entre tramway, TVR et "télébus" (une sorte de téléphérique urbain) pour la deuxième ligne qui doit desservir l'université à Mont-Saint-Aignan.

Signalons enfin que les maires des communes traversées par le métrobus, quelle que soit leur tendance politique, ont tout d'abord refusé de lui donner la priorité aux feux, si bien que ce malheureux se traînait à la vitesse moyenne de 14.5 km/h, malgré l'absence de la station Palais de Justice. Il a fallu des mois de tractation pour que certaines priorités soient accordées et que la vitesse atteigne 19.5 km/h, ce qui reste médiocre pour un tramway circulant en partie en souterrain.

## Caen : le TVR, ou le tramway "Canada Dry"

Comme tant d'autres villes françaises, Caen subit une pression automobile excessive, coûteuse pour la collectivité et incompatible avec une vie urbaine de qualité. La municipalité a fini par reconnaître le besoin évident d'un transport en site propre sur l'axe nord-sud mais, après avoir envisagé le tramway, elle l'a estimé trop coûteux (110-140 millions le km) et, tout en conservant un tracé judicieux, s'est rabattue sur le TVR (75-80 millions le km) proposé par Bombardier.

Or le TVR n'est qu'un trolleybus articulé "relooké" en tramway. Même implanté et exploité comme un vrai tramway, ce système routier guidé par un rail central ne possède ni la capacité (4000 voyageurs/heure contre 15000), ni le confort, ni la séduction d'un véritable système ferroviaire alors que son prix est du même ordre de grandeur. Contraire-

ment à ce qui a été dit à Caen, le tramway standard peut gravir des rampes jusqu'à 8% (même 12% à Lisbonne) et, si le TVR peut quitter son rail en cas de travaux sur les réseaux souterrains, dans le cas du tramway, les travaux sont faits une fois pour toutes lors de la construction.

L'invention du TVR ne procède donc pas de la recherche d'un meilleur service rendu aux usagers, mais du "besoin" de faire des économies. Cela a été exprimé clairement par Anne-Marie Idrac : "nous devons nous préoccuper davantage des besoins des agglomérations moyennes et des villes de grande banlieue, en complétant notre offre par des systèmes plus légers et moins coûteux que le tramway. Il est impératif que cette offre nouvelle soit compatible avec les capacités financières des municipalités. Beaucoup de maires cherchent des systèmes nouveaux et adaptés dont le coût ne dépasse pas 50 millions le km". Ce souci d'économie est suspect : il ne concerne guère que les transports collectifs, tramway et TGV.

● Si on dépensait un peu moins pour l'automobile (on a vu grand à Caen) et si les aides de l'Etat n'étaient pas aussi insignifiantes (600 millions par an pour l'ensemble des villes de province), on n'aurait pas besoin de TVR.

● Aucune réalisation ne permet à ce jour de vérifier les coûts d'investissement (-40% par rapport au tramway) annoncés par le constructeur du TVR, qui reste par ailleurs discret sur les coûts de maintenance. Le roulement du TVR pose problème : ou il se fera sur voirie ordinaire, et on voit mal comment éviter l'ornièrage (le TVR est guidé au millimètre près) sauf à renforcer cette voirie ; ou il faudra des pistes de roulement dures, mais pourra-t-on résoudre sans surcoût les problèmes d'interface avec la voirie ? Inversement, depuis l'émergence du TVR, l'industrie du tramway, stimulée par la concurrence, a sensiblement abaissé ses coûts : le Citadis de GEC-Alsthom, plus léger que le tramway standard, coûte moins de 70 millions le km.

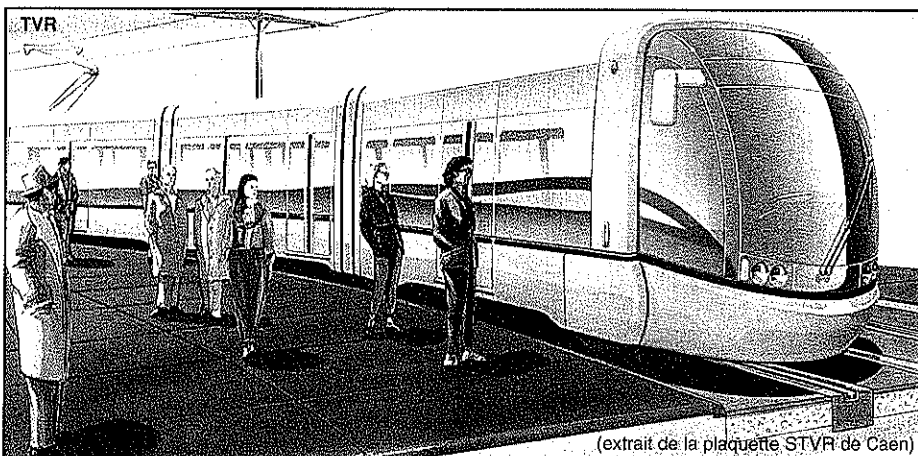
● La comparaison tramway-TVR effectuée par la Régie des Transports de Marseille a été ignorée. Selon cette étude, le gain sur les coûts d'investissement n'est en réalité que de 20%. Mais l'attractivité du TVR, chiffrée par la hausse de clientèle, n'atteint que 75% de celle du tramway, et la hausse estimée de fréquentation de l'hypercentre est inférieure de 25% : le coût du TVR est donc supérieur à celui du tramway en investissement par voyageur nouveau.

## Tours : l'innovation ratée

L'ancien maire de Tours, Jean Royer, rêvait d'un véhicule innovant (ça fait bien), hybride (c'est la mode) et unique en son genre. Aux frais du contribuable, il a donc commandé à Renault, en 1994, un R312 électro-diesel. Réceptionné par un nouvel élu qui s'était alors opposé à cette lubie, ce magnifique engin cumule tous les défauts : il coûte presque trois fois plus cher à l'achat qu'un R312 standard (4.2 MF au lieu de 1.6), consomme 60 litres aux 100 km au lieu de 45 à 50, transporte 30% de voyageurs en moins, coûte 85000 F de plus en frais annuels de fonctionnement et ne peut gravir de rampes supérieures à 8% en raison du poids des batteries. Malgré cette brillante expérience, la nouvelle municipalité semble intéressée par le TVR, autre mouton à cinq pattes qui met le trolleybus au prix du tramway.

## Une mode inquiétante

Le retard des transports urbains français est considérable. Est-ce le moment de tester des prototypes ? Quand il faut rattraper un retard, on ne cherche pas à "innover" : on choisit une technique fiable, qui a fait ses preuves. Ou bien on se contente, au moins provisoirement, du trolleybus articulé en site propre ou bien, si à juste titre on est plus ambitieux, on passe au tramway.



(extrait de la plaquette STVR de Caen)

## Des femmes à captiver

*Les femmes sont la principale clientèle des transports publics. Pour combien de temps ? De plus en plus, elles sont attirées par la voiture pour satisfaire des attentes complexes : aller au travail, mais aussi à l'école ou faire des courses. Pour les fidéliser, les transports publics doivent mettre en place des services adaptés.*

par Catherine Coutelle \*

**L**es transports publics sont conçus pour les femmes... par les hommes. Telle pourrait être la conclusion du programme d'étude engagé par l'association "Femmes en mouvement, les transports au féminin" (en partenariat avec le GART, la RATP, le STP et l'UTP) sur les déplacements des femmes. Ces dernières représentent en effet les deux tiers de la clientèle des transports publics... et sont pourtant quasiment absentes des organismes de décisions. Sur plus de 150 réseaux urbains, seules cinq femmes président la commission transport ou l'autorité organisatrice de transport de l'agglomération. Même constat du côté des entreprises de transport, où les cinq femmes qui dirigent un réseau urbain évoluent dans un milieu résolument masculin.

Les transports au féminin existent pourtant bel et bien. Les femmes sont les clients privilégiés des transports en commun (14% des déplacements des femmes passent par les transports publics contre 9% de ceux des hommes), alors que l'utilisation de la voiture est plus masculine (53% des déplacements des hommes contre 44% de ceux des femmes). De même, elles marchent plus à pied (38% des déplacements féminins, 28% des masculins) qu'elles n'enfourchent leur vélo (4% contre 10% chez les hommes).

Des différences sensibles existent également quant aux attentes par rapport aux transports en commun. Si les deux sexes souhaitent une meilleure qualité de service, les femmes accordent une importance toute particulière aux problèmes d'accessibilité et de sécurité.

Des attentes à prendre en compte d'urgence. Les femmes regardent en effet de plus en plus vers la voiture. Sa souplesse d'utilisation, notamment en zone périurbaine, semble en effet plus adaptée au temps contraint de la femme active : enfants, travail, courses.

Fidéliser cette clientèle est donc un enjeu capital pour les transports publics. Comment faire ? L'étude menée par l'association "Femmes en mouvement" aboutit à des conclusions paradoxales.

Premier paradoxe, et non des moindres : parmi les femmes, celles qui sont "les plus transports publics" sur le fond, les plus citoyennes, les plus sensibles à

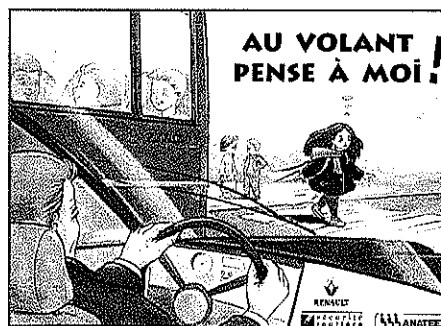
l'environnement, sont aussi celles qui utilisent massivement la voiture ! Par contrainte. Car elles mènent tout de front : un job, une maison à tenir, des enfants à conduire à l'école, des activités personnelles, une forme physique à entretenir.

Seconde surprise : c'est parmi les plus grandes consommatrices de transports en commun que se trouvent aussi les critiques les plus acerbes à leur égard. Étudiantes, jeunes actives, elles ont un appétit de ville et lorgnent déjà vers la voiture car elles ne peuvent accepter de renoncer à certaines activités à cause de difficultés de déplacements.

Séduire les unes, fidéliser les autres : tel est le défi des prochaines années pour les transports publics. Autorités organisatrices et exploitants s'y attellent. La liste des actions menées pour faciliter les déplacements féminins est déjà longue : amélioration de l'accessibilité, dessertes de soirée, sécurisation, amélioration des cheminements d'accès aux arrêts, tarifs familles, fiabilité, transport à la demande sont déjà des réponses concrètes aux attentes des femmes. Reste à les généraliser et à les enrichir, par exemple en matière de livraison - afin de faciliter les achats en centre ville par les transports collectifs - ou d'accompagnement d'enfants - pour libérer la "maman taxi".

Reste aussi à faciliter l'accès de femmes à des postes de décision. Ne sont-elles pas plus à même de comprendre les aspirations des clientes que n'importe quel spécialiste de marketing ?

\* Présidente de l'association "Femmes en mouvement, les transports au féminin"  
Adjointe au maire de Poitiers, chargée des transports



**Du 14 au 19 octobre, l'ANATEEP organise la 10ème Campagne Nationale d'Education à la sécurité dans les transports de jeunes.**

## PERMIS A POINTS : et nous étions juges

### Récompenses :

◆ **+ 3 points** à la **Communauté urbaine de Strasbourg**, pour son volontariste "plan spécial ozone". En cas d'alerte, la desserte tramway est renforcée et un parking relais supplémentaire est ouvert en périphérie : le stationnement d'une voiture et le transport de tous ses occupants ne coûtent que 12 F. La fréquentation du réseau augmente alors de 10%.

◆ **+ 1 point** à **Alain Juppé**, premier ministre, pour retour au bon sens. En réponse au président du Conseil Général de l'Ain, qui s'inquiétait de l'oubli de l'aéroport de Satolas dans les perspectives à long terme, il répond : "il est préférable de développer les plate-formes de province avant de créer un troisième aéroport parisien".

◆ **+ 1 point** à la **RATP**, pour sa contribution pédagogique et humoristique à la dépollution de l'air. Afin de faire du métro, selon la loi, un lieu non-fumeur, elle a offert aux fumeurs pris en flagrant délit, en juin, une friandise chocolatée à la place de l'habituelle amende de 100 F.

### Punitions :

◆ **- 2 points** à la **Fédération des commerçants de Caen**, qui confond client et automobiliste. En juin, elle flattait les accros du bitume, en offrant un chèque-carburant d'un litre pour tout achat de 200 F. Lyrique, son président expliquait : "nous voulons surprendre nos clients en faisant vibrer la corde sensible du carburant, identifiant fort de notre époque". La municipalité s'est associée à cette opération... tout en vantant les mérites du TVR.

◆ **- 3 points** au **Syndicat des Transports Parisiens**, pour grave retard d'adaptation. D'après une enquête réalisée par l'Association des Paralysés de France dans 40 villes de plus de 60000 habitants, Paris est (avec Marseille, Le Havre et Avignon) la ville qui se préoccupe le moins des handicapés : une seule ligne de bus répond à leurs besoins.

◆ **- 5 points** à **Yves Galland**, ministre délégué aux finances et fin connaisseur de la réalité sociale. En réponse à un député qui souhaitait l'extension des abonnements domicile-travail aux salariés habitant à plus de 75 km de Paris, il a répondu : "le coût du transport est largement compensé par le moindre coût du logement et par des conditions de vie plus agréables et moins onéreuses". Quelle chance, Monsieur le Ministre, de ne pouvoir trouver d'emploi dans sa région, de passer chaque jour 3h20 en moyenne dans les transports et d'y consacrer 12% de son salaire !

## BONS EXEMPLES

● A Zürich, la forte utilisation du transport collectif n'est pas due au hasard ou à des particularités génétiques. Dans les années 70, le tramway a été préféré au métro et, aujourd'hui, pratiquement aucun point de la ville n'est à plus de 300 mètres d'un arrêt de tram. L'intervalle de temps entre deux rames n'excède pas 10 mn, la tarification est attractive et la qualité est un souci constant de l'exploitant. Grâce à 2000 détecteurs implantés dans les chaussées, la priorité de circulation du tram est systématique. L'avenue de la Gare, où se concentrent les grandes banques et les commerces de luxe et où le m<sup>2</sup> est le plus cher d'Europe, est interdite aux voitures : les déplacements effectués en voiture dans ce quartier pour "shopping" sont de l'ordre de 2% du total des déplacements, un chiffre à méditer par les commerçants de nos villes pour lesquels client est synonyme d'automobiliste.

● L'agglomération nantaise va investir 1,5 milliard de francs d'ici à l'an 2000 pour offrir à ses habitants une véritable alternative à l'automobile. Avec la troisième ligne de tramway (12 km), le réseau atteindra 46 km et desservira un tiers de la population, 40% des emplois et 50% des scolaires. Depuis 1991, la circulation a diminué de 20% dans l'hypercentre : un record !

● La région Nord-Pas de Calais compte 4 millions d'habitants dont 86% d'urbains, une métropole et 7 agglomérations de plus de 100000 habitants. De 1978 à 1994, l'offre ferroviaire y a augmenté de 72% en trains-km. Du matériel roulant a été acquis par la région : 195 voitures à un niveau et 51 à deux niveaux, ce qui a conforté l'emploi ferroviaire dans le Valenciennois. 5 lignes régionales ont été électrifiées, dont Béthune-Don Sainghin, une ligne fermée puis rouverte et aujourd'hui surchargée. 60 gares ont été rénovées, 3500 places de parking ont été créées. La tarification a été adaptée : abonnement hebdomadaire à plus de 75 km, abonnements communs avec des réseaux urbains, carte Campus adoptée par 30000 étudiants (gratuité pour les boursiers, demi-tarif pour les autres).

La région intervient chaque année pour 200 à 250 millions de F, par exemple 50 pour le matériel et 60 pour la carte Campus (le budget régional est de 4 milliards).

Résultat : la fréquentation du réseau régional a augmenté de 90% et le compte d'exploitation est pratiquement équilibré, le déficit n'a été que de 35000 F en 1994.

## Petite chronique du grand canal

**R**aymond Barre, c'est le Gérondeau de la voie d'eau : dans le *Figaro* du 4/6/96, il s'affirme comme un champion de la désinformation.

◆ "La liaison Mer du Nord-Méditerranée est achevée aux 5/6, le plus grand gaspillage consisterait à ne pas réaliser le maillon manquant". Mais le maillon (230 km sur 1600) est un canal de montagne (23 écluses hautes de 5 à 24 m) dix fois plus coûteux au km que l'aménagement des voies d'eau naturelles que sont le Rhin et le Rhône.

◆ "Imagine-t-on des autoroutes reliées par des départementales ?". C'est exact, nos grands fleuves aménagés, Rhin, Rhône et Seine, sont mal reliés entre eux. Mais l'expérience montre que les voies navigables servent avant tout à desservir l'arrière-pays des grands ports, la notion de réseau n'a pas de sens pour la voie d'eau : pour aller de Marseille à Rotterdam, il est plus court et meilleur marché de passer par Gibraltar.

◆ "La voie d'eau assure 20% du trafic fret en Allemagne, un pays qui a fait de l'environnement une priorité, 4% seulement en France". Le meilleur économiste n'est pas géographe, il oublie que le Massif Central est en France, et le Rhin en Allemagne. Il oublie aussi que le trafic qui est fluvialisé en Allemagne est, en France, assuré pour l'essentiel par le rail et les oléoducs.

◆ "La voie d'eau intervient là où les autres modes sont inutilisables, notamment pour les pondéreux, pour lesquels

elle permet l'accès direct aux sites d'extraction". Cet argument ahurissant sort droit de Jurassik Park : M. Barre n'a jamais vu un train de charbon ou de minerai de fer.

◆ M. Barre envisage, pour le trafic des conteneurs, une complémentarité rail/voie d'eau avec pré - ou post - acheminement ferroviaire. Mais il oublie le coût de la rupture de charge. Et pourquoi la SNCF rabattrait-elle du trafic sur le canal, alors qu'elle peut aisément assurer l'acheminement intégral ?

◆ "Grâce au canal à grand gabarit, le tourisme fluvial va connaître une véritable renaissance" : autant prétendre que le programme autoroutier va relancer la randonnée pédestre.

Selon Alain Bonnafous (le *Figaro* du 8/7/96), le canal ne pourra désaturer les autoroutes : "l'alternative fluviale existe déjà entre Fos et Chalon, elle ne capte qu'une partie dérisoire du trafic. Sur de plus grandes distances, le transport fluvial ne marche pas".

Sur l'axe Main-Danube, la voie d'eau concurrence le rail. Comme le note *La Vie du Rail* du 3/7/96, les deux modes les moins agressifs pour l'environnement se disputent les mêmes marchés et se livrent une guerre des prix. Pendant ce temps, la route prospère.

Selon une étude officielle allemande, portant sur dix axes de communication, le rail pourrait absorber, en plus du trafic actuel et sans investissements de capacité, entre 30 et 100% du trafic routier parallèle.

### Intermodalité à la genevoise

Les Suisses viennent de nous donner, une nouvelle fois, une triple leçon de démocratie, d'écologie et de bon sens.

Les genevois sont, dit-on, aussi attachés à l'automobile que les français. Le 9 juin, ils ont pourtant, lors d'une votation, opposé un refus cinglant à leurs autorités qui leur proposaient de construire une liaison routière, tunnel ou pont, à travers la Rade, extrémité du lac Léman proche du célèbre jet d'eau : non à 71% au tunnel, non à 66% au pont.

Le 20 juin, le Conseil d'Etat de Genève prenait acte de la volonté du "souverain" : il annonçait un fort développement des transports publics et y affectait les 250 millions de francs suisses prévus pour les voiries d'accès à la traversée de la Rade.

William Lachenal

### Congrès de la FNAUT

Le dixième congrès de la FNAUT se déroulera à **Montpellier** pendant le week-end des **9, 10 et 11 Novembre 1996**.

Il sera consacré principalement à l'examen de la politique des transports du gouvernement et à l'étude des déplacements urbains et périurbains. La visite d'une plate-forme intermodale est prévue. Un débat aura lieu sur le TGV et les transports régionaux du Languedoc-Roussillon, ainsi qu'une rencontre sur le thème des autoroutes.

Pour obtenir le programme précis et un bulletin d'inscription, adressez-vous au siège de la FNAUT : ☎ (1) 43350283 télécopie : (1) 43351406



La mode du TVR est inquiétante, elle nous ramène au début des années 70 : une floraison d'engins "révolutionnaires" devait alors combler une lacune entre bus et métro. Les "avantages décisifs" de ces gadgets ont été vite oubliés mais ils ont retardé la redécouverte du tramway. Le TVR a peut être un créneau dans de petites villes moyennes mais, en aucun cas, il ne doit prendre la place du tramway sur les axes lourds des villes plus importantes.

Ainsi, à Nice, le maire Jacques Peyrat s'est laissé séduire par le TVR. Un choix motivé ici par la "souplesse" - "le TVR peut quitter son site propre pour rouler à peu près partout" - et, comme à Caen, par le coût annoncé : 70% de celui du tramway. Une décision particulièrement irrationnelle car, si le projet aboutit, malgré l'opposition des associations de la FNAUT, Nice disposera de trois systèmes en site propre non interconnectables : le TVR, le train à voie métrique des Chemins de fer de Provence et le train classique SNCF. A Clermont-Ferrand, la CCI veut le TVR : "la ville du numéro un mondial du pneu doit s'offrir une première technologique".

A juste titre, les associations d'usagers se sont toujours méfiés de l'innovation mal ciblée : à Grenoble (le Poma 2000), à Lille, Strasbourg, Toulouse et Bordeaux (le Val), à Montpellier (Aramis), à Paris (Orlyval), ... Elle aussi hostile au TVR, l'association Lyon-Métro-Transports Publics rappelle que, sur la ligne D du métro, on a perdu un an et dépensé un milliard de trop pour introduire le système de conduite automatique Maggaly, qui permet une fréquence minimale de 2 minutes au lieu de 3 : la suppression de 100 agents sera rentabilisée en ... 2040.

Les élus du GART se sont interrogés sur la pertinence des engins routiers intermédiaires entre bus et tram. Leurs conclusions, pleines de bon sens, ne sont pas enthousiastes : risque de construire des véhicules complexes (des "brontosaurus") et étroitesse du marché. En définitive, pour la FNAUT, il n'y a rien à inventer, la gamme des techniques classiques couvre l'ensemble des besoins : les innovations réellement nécessaires aujourd'hui en France consistent à introduire le trolleybus moderne et le tramway régional, sérieusement envisagé à Nantes.

## Le coût du Val

A Toulouse, le tracé de la ligne B de Val est décidé : 12 km et 16 stations pour 4.86 milliards de francs. Des prolonge-

ment des lignes A et B (5 km au total) sont également envisagés, soit un projet global de 7 milliards. Mais le financement pose problème car l'endettement contracté pour construire la ligne A pèsera, lourd, pendant de nombreuses années : en 2002, il restera encore 2 milliards de capital à rembourser. Selon Dominique Baudis, maire de Toulouse, la ligne B peut être financée par l'impôt local, le remboursement annuel de l'emprunt nécessaire se montant à 200 millions par an pendant 30 ans.

L'estimation du coût de la ligne B doit tenir compte de l'accroissement du déficit annuel, 50 millions d'après les documents officiels. Un tel accroissement a été constaté depuis la mise en service de la ligne A, car le Val est d'exploitation coûteuse, contrairement au tramway. Le succès commercial du Val est modeste : le trafic global du réseau atteint à peine son niveau des années 85-89. Selon la FNAUT Midi-Pyrénées, "le Val a fait dérailler Toulouse, il est temps de retrouver la raison et de se tourner vers les transports modernes de surface dont le coût est 4 fois moindre et qui permettent d'envisager le prolongement des lignes vers les banlieues".

Les difficultés rencontrées à Toulouse n'ont pas ébranlé les certitudes étonnantes du maire de Rennes, Edmond Hervé, qui s'apprête à lancer sa première ligne de Val ("grâce à elle, Rennes changera de siècle") : 2.94 milliards pour 10 km et 15 stations, dont 390 millions de subvention d'Etat (l'Etat est riche quand il s'agit d'encourager les solutions luxueuses).

La commission d'enquête a validé le projet et égratigné les opposants, mais ses arguments manquent d'objectivité. Selon les commissaires, le tramway aurait dû être enterré sur 45% de son tracé (pour ne pas gêner les voitures, bien sûr), d'où un coût analogue à celui du Val à 15% près. Et le Val est plus rapide que le tramway : il suffit, pour pouvoir l'affirmer, d'oublier les temps de marche à pied, plus longs avec le Val dont les stations, coûteuses, sont plus espacées que celles du tramway. Les commissaires ont même évoqué les "caténaires disgracieuses" du tramway : comme si Strasbourg était défigurée !

Pendant ce temps, à Bordeaux, on a sagement tourné la page du Val au profit du tram, trois fois moins cher au km : une première ligne de 14.3 km sera construite sans effort fiscal notable. Pour ne froisser personne, on parle encore d'un TCSP "majoritairement en surface".

## CAEN : un sale coup pour le transport public

La municipalité de Caen vient de subir un rude échec avec le très net rejet du TVR par 66% des votants. Elle a commis une triple erreur.

♦ Le choix technique était contestable : le tramway, plébiscité à Nantes, Grenoble, ... aurait motivé plus facilement les sceptiques.

♦ Le TVR a été conçu de manière technocratique, par un petit comité d'élus et de techniciens, sans que la population soit associée aux réflexions.

♦ La consultation n'avait pas grand chose à voir avec la démocratie : des questions confuses ; beaucoup de propagande sur papier glacé mais aucune information sur les alternatives. Le maire Jean Marie Girault avait même annoncé que le résultat n'influencerait pas la décision finale.

Comme on pouvait s'y attendre, le TVR a suscité des oppositions nombreuses et contradictoires : "les contribuables vont encore casquer", "les automobilistes ne pourront plus circuler", "ce sera le Waterloo des petits commerçants", "pas de caténaire dans le centre", "ce plébiscite est digne du second empire". Pour la CCI, le projet était séduisant mais pas urgent, et comportait un risque technique. L'union patronale s'est opposée à l'augmentation du versement transport : "nous n'avons pas les moyens de jouer à la grande capitale internationale". Le parti socialiste a dénoncé sévèrement un choix technique aventureux et le manque de démocratie : selon Louis Mexandeau, chef de l'opposition municipale, "le TVR, système hybride, est un mulet, il n'aura pas de descendance". L'association "Non au TVR" a organisé un concert rock et dénoncé une consultation truquée et un projet pharaonique, et n'a pas hésité à faire bêtement peur : "c'est Bombardier qui a construit les navettes d'Eurotunnel et a ainsi contribué au gouffre financier par ses dépassements".

Le camp du oui était tout aussi hétéroclite. Il comprenait ainsi Force Démocrate ("le TVR est indispensable à Caen, agglomération de dimension européenne"), les jeunes socialistes, le parti communiste (à condition que le TVR soit réalisé par RVI et non par un "constructeur étranger").

Triste épisode : la municipalité n'a pas présenté de projet politique clair ; moins de 25% des électeurs se sont déplacés ; le TVR sera sans doute enterré et 100 millions auront été gaspillés ; Caen sera encore longtemps privée de transports efficaces malgré le souhait d'une majorité (59%) de la population.

# ACTIONS EN BREF

## Basse-Normandie

● L'association des usagers de la ligne Cherbourg-Paris et l'Association pour la Promotion de la ligne Caen-Rennes ont obtenu de nombreuses améliorations de la nouvelle desserte préparée par la SNCF : trains Paris-Caen prolongés jusqu'à Cherbourg ; desserte plus étoffée en soirée ; arrêts plus nombreux à Valognes, Carentan, Lison et Bayeux ; meilleures correspondances à Lison vers Saint-Lô et Coutances. L'ADPCR déplore cependant la médiocrité des correspondances à Rennes, et demande le prolongement d'une relation Paris-Granville jusqu'au Mont-Saint-Michel, site visité par trois millions de touristes chaque année, avec rétablissement de la desserte entre Pontorson et le Mont.

## Bretagne

● Le Comité de Défense et de Promotion de la ligne SNCF Dol-Dinan-Lamballe demande à la SNCF de revoir les correspondances à Lamballe et à Dol pour assurer de bonnes liaisons Dinan-Saint-Brieuc et Dinan-Rennes. Ainsi le train Rennes-Brest quitte Lamballe à 7h13, mais celui de Dinan n'arrive qu'à 7h17. En six ans, les techniciens de la SNCF, qui constatent une baisse de fréquentation des trains Dol-Lamballe et songent à un transfert sur route, n'ont toujours pas résolu ce problème particulièrement ardu. Afin de les stimuler, le Comité, soutenu par 200 usagers et de nombreux élus dont le président du Conseil Général, a récemment bloqué le train Rennes-Brest en gare de Lamballe. La SNCF a

proposé de créer un groupe de travail mais Théo Marteil, président du Comité, a prévenu : "nous n'irons pas dialoguer pour le plaisir, il faudra des résultats".

## Ile-de-France

● L'AUT-Ile de France et une quinzaine d'organisations (syndicats, associations de consommateurs, d'étudiants et de chômeurs, partis politiques) ont protesté contre la hausse des tarifs des transports urbains (RATP et SNCF) : 5,2% en moyenne, 7,4% pour la grande banlieue. Elles ont réclamé des tarifs spéciaux pour les salariés à contrats précaires, retraités non imposables, chômeurs, étudiants et personnes sans domicile fixe.  
● Début juillet, l'AUT-Ile de France, l'association Réseau Vert et le MDB, soutenus par divers mouvements politiques, ont organisé une manifestation contre la pollution de l'air, place Victor Basch, l'une des places les plus polluées de Paris : "depuis plus d'un an, le problème de la pollution de l'air est clairement posé, et la mairie de Paris s'est contentée d'annoncer des mesures de pollution et quelques aménagements cyclables mal conçus".

## Nord-Pas-de-Calais

● Jean-Claude Poulain, président de l'ASSUT-Nord, a été consulté par Marie-Christine Blandin sur la régionalisation des services ferroviaires : il a recommandé que la Région accepte l'expérimentation malgré les difficultés financières prévisibles. Il a par ailleurs participé à un jury chargé de sélectionner les meilleures propositions des cheminots pour améliorer la qualité de l'offre ferroviaire.

## Picardie

● L'association pour l'amélioration du transport ferroviaire sur la ligne Paris-Laon (ATF) s'étonne des performances du nouveau distributeur automatique de billets de la gare de Soissons : alors que la majorité des voyageurs est constituée d'abonnés, le bel appareil ne distribue ni Modulopass, ni forfait mensuel. L'ATF conseille les voyageurs : soyez bien chaussés ! Le 23 mai, les usagers de Vierzy, victimes d'un incident, ont dû regagner leur domicile à pied sur plusieurs kilomètres à travers champs.

## Provence-Alpes-Côte d'Azur

● Début juin, la ligne d'autobus Vallauris-Golfe Juan a été prolongée de 400 m jusqu'à la gare SNCF. Ce progrès dans la continuité de la chaîne de transport peut sembler modeste mais - bel exemple de ténacité - l'Association pour la Défense de l'Environnement et de la Qualité de la Vie de Golfe Juan-Vallauris (ADEGV) a dû batailler pendant plus de dix ans pour

obtenir satisfaction. Si les décideurs utilisaient les transports qu'ils gèrent...

## Rhône-Alpes

● Jean Sivardière a participé à une réunion organisée à Chomérac (Ardèche) par le collectif des opposants à l'autoroute transardéchoise A79 Valence-Narbonne. Emmanuel Lisze, de Haute-Loire Nature, a présenté les activités de la coordination des associations opposées à l'autoroute Lyon-Toulouse. Ils ont dénoncé les effets négatifs des autoroutes sur l'aménagement rural.  
● L'association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes (AGV) plaide pour la réouverture de la ligne au trafic marchandises. Au lieu de passer par la ligne nord-sud directe de 170 km, les wagons de produits chimiques envoyés de Pont de Claix (Isère) à Saint Auban (Alpes de Haute-Provence) font un détour de plus de 200 km par la vallée du Rhône. Ils empruntent une ligne à voie unique chargée, une ligne électrifiée très chargée, changent deux ou trois fois de locomotive et traversent trois agglomérations importantes.  
● L'Association pour le Développement des Transports en Commun de Grenoble s'oppose au projet de tunnel sous la Bastille défendu par la DDE et le maire de Grenoble. Ce raccourci entre les autoroutes A48 et A41 induirait un trafic local et régional considérable. Faut-il vraiment dépenser 3 milliards de francs pour polluer davantage la cuvette grenobloise ? Comment financer en même temps une troisième ligne de tramway ?

## National

● Jean-Louis La Rosa est intervenu à la table ronde du colloque sur les transports propres organisé par le GART, l'ADEME et l'UTP. Il a défendu la cause du trolleybus, l'éternel oublié de la panoplie des transports urbains.

● Jean Sivardière, Simone Bigorgne et Marc Debrincat ont rencontré Christian Babusiaux, directeur de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF, Ministère de l'Economie et des Finances). L'entretien a porté sur les difficultés financières de la FNAUT.

● A la demande de la FNAUT, un groupe de travail sur les déplacements urbains non motorisés a été créé dans le cadre du PREDIT : piétons et cyclistes avaient été oubliés. Ce groupe étudiera les potentialités de transfert modal de l'automobile vers les modes alternatifs, et analysera les politiques suivies en Europe du Nord et en Italie.

● Jean Sivardière, Simone Bigorgne et André Laumin ont eu un long entretien, qui a porté sur l'avenir de la SNCF et sur le programme TGV, avec Frédéric Bavezet, conseiller technique d'Anne-Marie Idrac. Ils ont également rencontré Pierre Cerisier, nouveau directeur SNCF de la mission TGV-Est.

### FNAUT INFOS nouvelle série Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière  
CPPAP n° 73498 - Dépôt légal n°48  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1900 ex.  
Imprimerie : Ateliers Didot, Paris 14ème

Prix du numéro : 10 F.  
**Abonnement 10 numéros :**  
Administrations, sociétés,  
organismes, Etranger : 120 F  
Individuels, associatifs : 70 F

### Abonnement à FNAUT INFOS

Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

Ci-joint versement pour 10 numéros  
Chèque ou virement postal à l'ordre de  
FNAUT CCP 1075287 W PARIS

Pour adhérer à la FNAUT ou  
à une association FNAUT de votre région :  
contacter notre permanence :

(1) 43 35 02 83