

aux besoins. Sous-entendu, le Val serait surdimensionné à Rennes... Un an plus tard, le tribunal administratif annulait la DUP pour vice de forme et le maire, Edmond Hervé (PS), en appelait au Conseil d'Etat, soulignant que Rennes était la ville de France la moins endettée et que le Val desservirait 77 % des logements sociaux. Il avait fait du scrutin municipal de juin 1995 « son » référendum sur le Val. Sa ténacité aura payé. La participation de l'Etat ramenée à 372,8 millions et après une nouvelle enquête d'utilité publique menée en 1995, le projet a été remis sur les rails l'année suivante avec un coût revu à 2,94 milliards. Le coup d'envoi a été donné au chantier en janvier 1997. Mais, alors que le tunnelier était déjà en action, en 1998, la Commission européenne a contesté l'attribution du marché de matériel roulant et de gestion des automatismes à Matra Transport International.

Heureusement pour les Rennais, avant le Val, ils disposeront d'un site propre réservé aux autobus qui traversera l'agglomération d'est en ouest. Une opération de 11 km à terme, et dont la première tranche (150 millions de francs) a ouvert le 2 décembre 2000. Il s'agit de 1,2 km dans le centre historique, le long de la Vilaine ainsi que 2,5 km à l'ouest, sur la commune de Cesson-Sévigné. Le site desservira 31 000 habitants et autant d'emplois dans un rayon de 500 mètres. « La fréquentation attendue est d'au moins 20 000 voyages/jour car 8 lignes urbaines ou suburbaines emprunteront le site propre sur tout ou partie du parcours », confie Christian Le Petit, directeur des infrastructures de la ville. La vitesse commerciale des bus devrait en effet passer de 16 à 21 km/h. Inscrites au PDU, les autres portions du TCSP, à l'ouest vers le stade rennais, à l'est, vers le campus de Beaulieu, devraient se faire dans la foulée, si les élections municipales ne les remettent pas en question.

Cécile NANGERONI



Régis NARDOU/Le Point

Une caméra placée devant le volant du véhicule lit un marquage au sol matérialisant la trajectoire.

## Clermont-Ferrand. L'Agora à guidage optique en première mondiale

2133

Le 8 janvier, les premiers autobus Agoras à guidage optique ont été mis en service sur la ligne 14 des transports en commun de l'agglomération clermontoise, qui relie la gare SNCF de Clermont-Ferrand et la place Allard, à Royat, en passant par Chamalières, soit 4,2 kilomètres dont 3,15 kilomètres de site propre. Cette date marque le lancement de l'expérimentation européenne baptisée Liaison est-ouest (Leo) 2000, qui sera menée durant 36 mois avec le soutien du Programme interministériel de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit) et du ministère des Transports.

Une première mondiale selon Matra Transport International, concepteur du guidage optique : une caméra placée devant le volant du véhicule lit un marquage au sol matérialisant la trajectoire voulue. Le traitement de l'image

permet au système de détecter les écarts et de les corriger par l'action d'un moteur sur la colonne de direction. Le chauffeur peut, à tout moment, reprendre le véhicule en main pour éviter un obstacle ou conduire en dehors des zones guidées : le guidage optique ne court en continu que sur un kilomètre. Mais 13 des 24 arrêts sont guidés,

ce qui signifie que l'accostage est automatique, permettant douceur et précision : après « agenouillement » du véhicule, le passage des fauteuils roulants et des voitures d'enfant se fait de plain-pied. Le système semble attrayant mais, à quelques jours de son lancement, cette innovation n'avait toujours pas reçu les agréments nécessaires du ministère des Transports... Avant la fin du mois de janvier, les six Agora loués par le SMTC auront remplacé, sur la ligne 14, les autobus traditionnels.

Un an plus tard, il seront relayés par autant de Civis (1). Tout au long des 36 mois de l'opération Leo 2000, les responsables des transports clermontois et les concepteurs du système se livreront à des évaluations techniques concernant la maintenance, l'usure, les résultats, l'ingénierie... Les usagers seront régulièrement consultés.

Pour la mise en service de Leo 2000, le SMTC a investi environ 25,5 millions de francs en travaux (voirie, assainissement, réseaux, signalisation électrique et signalisation horizontale et verticale, dont le fameux marquage au sol des lignes pointillées). Il devrait consacrer la même somme à la location des véhicules.

Sylvie JOLIVE

(1) Au cours du premier semestre 2001, des essais techniques et des démonstrations seront effectués sur ce parcours avec le Civis de pré-série, en dehors de toute exploitation commerciale.