



37 % seulement du réseau est en site propre et les trams n'ont pas la priorité aux carrefours.

Albert LE ROUX/AF/DR

## Tramway. Le pari de Transdev 1894

*Seule l'augmentation de la fréquentation peut assurer la rentabilité de Yarra Trams, contrôlé par Transdev.*

*L'opérateur mise sur la modernisation et les préoccupations écologiques pour attirer les usagers.*

**A**l'image des premiers colons attirés par la fièvre de l'or, qui établirent la ville de Melbourne sur les bords de la rivière Yarra, les groupes de transport du Vieux Continent se sont rués l'an dernier vers l'Etat du Victoria pour répondre aux appels d'offres lancés par le ministère des Transports. Le 29 août 1999, les heureux élus pouvaient entreprendre leur tâche. Mais, après une année d'exploitation, le filon ne s'avère pas aussi prometteur qu'espéré. Côté financier, l'Etat du Victoria ne sera pas l'Eldorado du transport public, du moins à court

terme. Avant de récolter, il faut tout simplement semer. C'est du moins l'avis partagé de Jean-Pierre Soulié et Hubert Guyot, respectivement directeur du développement de Transdev Australia et directeur général de Yarra Trams, l'une des deux concessions de tramways de la ville de Melbourne. « Nous sommes tenus par un contrat où la prise de risque de l'exploitant est totale. Il nous faut donc investir dans les cinq premières années pour moderniser le service et essayer de gagner de l'argent sur les sept dernières années », résume Hubert Guyot. Yarra Trams reçoit ainsi de l'Etat une subvention d'exploitation qui diminue au fil des ans : 48 millions de dollars (200 millions de francs environ) pour la première année, 35 millions de dollars pour la seconde, 25 millions pour la troisième et 15 millions pour la quatrième. « A partir de la sixième année, nous devrons reverser de l'argent au gouvernement », poursuit Hubert Guyot. L'exploitant n'a donc pas d'autre choix que d'accroître ses recettes en essayant

d'augmenter le nombre de ses clients. Transdev et son partenaire Transfield se sont ainsi fixé un objectif ambitieux : augmenter la fréquentation de 60 % en 12 ans, durée de la concession.

Le réseau de tramway a été coupé en deux, Yarra Trams recevant la gestion de 10 lignes principales, soit 120 kilomètres et un parc de 200 rames, dont les plus anciennes datent de l'entre-deux-guerres et les plus récentes du début des années 90.

**Le tram souffre de deux handicaps : la lenteur et la fraude**

Swanston Trams (National Express) se voyant pour sa part attribuer 17 lignes et une flotte de 275 véhicules. Cette scission du réseau doit permettre de comparer les performances des deux opérateurs. Mais cette répartition pose déjà problème, surtout à Yarra Trams. Le système de tarification ressemble au système parisien, avec un zonage de l'agglomération de Melbourne. Les recettes étant ensuite redistribuées entre opérateurs suite à un savant calcul de répartition réalisé après l'étude des déplacements des voyageurs. Le tram, depuis la dis-

parition des contrôleurs (il y en avait un dans chaque rame qui contrôlait et vendait les tickets), souffre d'un taux de fraude important, contrairement aux trains de banlieue où l'accès est filtré par des tourniquets. Si Yarra Trams accroît le nombre de ses équipes volantes de contrôle – ce qui a un coût – et si Swanston Trams ne le fait pas, le bénéfice des recettes supplémentaires, résultat de la politique répressive de Yarra Trams, sera reversé dans le pot commun. Pour beaucoup d'observateurs, la séparation du réseau de tram en deux entités est une erreur.

Melbourne s'enorgueillit d'avoir l'un des plus long réseau de tramway au monde et la légende veut que ses habitants soient attachés à la prunelle de leurs yeux. Pourtant, Jean-Pierre Soulié, après 18 mois dans la place, s'est fait une autre opinion. « Ils sont attachés à leur tramway à condition qu'il ne perturbe pas la circulation automobile. Seul 37 % du réseau est en site propre et les trams n'ont pas la priorité aux carrefours. » La vitesse commerciale constitue le second



## EXPATRIÉ ET HEUREUX

**Hubert Guyot** se languissait dans son poste de directeur des ressources humaines au siège de Transdev.

« Je voulais reprendre un poste à l'exploitation et si possible dans un réseau étranger. Aussi, comme l'opportunité se présentait à Melbourne je n'ai pas hésité une seconde. » De 1983 à 1993, il fut directeur du réseau de Grenoble, s'impliquant ainsi sur le dossier de la première ligne de tramway du chef-lieu de l'Isère. Il travaillera ensuite de 1993 à 1996 sur les grands réseaux de tramways du groupe, Nantes, Strasbourg et Saint-Etienne, avant de prendre en charge les ressources humaines à partir de 1996. L'expatrié français, arrivé en 1999 à Melbourne, se dit enchanté de son expérience à la tête de Yarra Trams.

« C'est une société multiculturelle extraordinaire où se côtoient 27 nationalités différentes. »

handicap dont souffre le tram après la fraude. Elle ne dépasse pas 15 à 16 km/h pour cause de circulation automobile. Une des tâches d'Hubert Guyot consiste donc à faire du lobbying auprès des politiques pour que les rames aient la priorité aux carrefours. Dans le même registre, les points d'arrêts au milieu de la chaussée sont des plus étroits. Les usagers déambulent dans une bande inférieure à un mètre entre la voie réservée aux automobilistes et celle du tram. Là encore, il faudrait empiéter sur l'espace de la voiture, le feu vert des politiques est encore nécessaire.

Les responsables de Transdev ont trouvé un allié de poids pour faire de Yarra Trams un réseau moderne à l'image de ceux de Nantes, Grenoble, Strasbourg ou Montpellier : le Desabled Discrimination Act, une loi qui stipule que les transports en commun doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. « C'est un programme sur 20 années avec un état des lieux tous les cinq ans. Nous allons utiliser ce texte pour revoir les infrastructures, les points d'arrêts. Nous sommes ainsi en train d'aménager 200 arrêts avec des abris Decaux. Nous allons aussi introduire 31 rames Citadis à plan-

## L'échec du tramway de Brisbane

Depuis derniers temps Jean-Pierre Soulié planchait encore sur le projet du tramway de la ville de Brisbane (capitale du Queensland avec 2 millions d'habitants). Projet remis en cause par le gouvernement local, malgré, par manque de moyens financiers. Malgré ce contretemps, Jean-Pierre Soulié reste confiant : « L'Australie offre des perspectives intéressantes dans les transports publics », indique-t-il. Il basant son analyse sur les processus de privatisation en place dans l'état du Victoria et qui pourraient être imités ailleurs. Ce socialiste du développement qui a fait ses débuts en 1979 à la Société d'économie mixte des transports de l'agglomération orléanaise (Semao) entre à la Banque Mondiale en 1984. Il s'occupe alors de l'organisation des transports publics en Côte d'Ivoire. Il revient dans le giron du groupe Transdev en 1995 où il a débarqué à Melbourne en 1998 pour monter les dossiers de réponses aux appels d'offres lancés par l'état du Victoria. Une ville où il se sent bien évidemment laquelle il compte rester un bon moment.

Jean-Pierre Soulié (à gauche), directeur du développement de Transdev Australia et Hubert Guyot, directeur général de Yarra Trams, ne manquent pas de projets : aménagement de 200 arrêts avec abris Decaux, introduction de 31 rames Citadis à plancher bas et de systèmes d'information en temps réel.



Photos : Albert LE ROUX/LDV

