

SITE PROPRE

JOURNÉE DE REFLEXION DU CLUB DES VILLES A TCSP

SITE PROPRE : APRES LA LIG

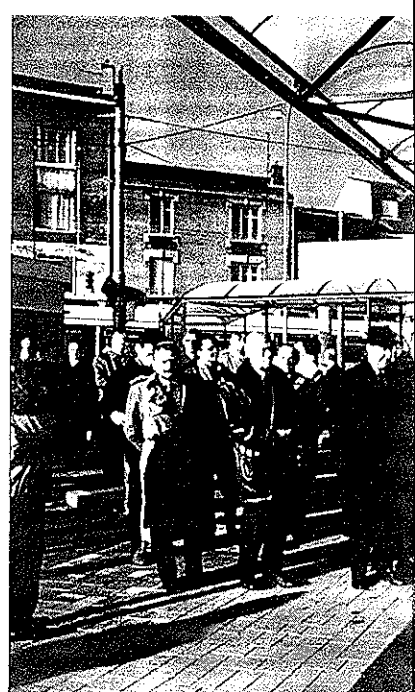
2189

Le club des villes à transport en site propre s'est réuni pour la troisième fois depuis sa création le 6 décembre dernier à St-Etienne, la veille de l'inauguration du nouveau tramway. Cette journée de réflexion a servi de cadre à une table ronde réunissant de nombreuses personnalités sur le thème du financement de véritables réseaux de transport en site propre dans les villes de province. L'occasion aussi de faire le point sur les projets de métros, tramways et sites propres routiers en construction ou à l'étude dans les villes françaises à la fin d'une année particulièrement riche.

Difficile de trouver lieu plus symbolique que St-Etienne pour organiser une journée de réflexion et d'échanges sur le thème des transports en site propre. La cité stéphanoise est en effet l'une des rares dans l'hexagone à avoir conservé son tramway après la dernière guerre. Et même si le réseau s'est réduit comme une peau de chagrin, la ligne unique qui a subsisté est devenue, comme se plaît à le rappeler François Dubanchet, maire de St-Etienne : "l'épine dorsale autour de laquelle s'est faite la ville". L'action sera poursuivie puisque le pari lancé par le nouveau tramway inauguré le 7 décembre (1) est pour Jacques Rivel, président du syndicat intercommunal (Siotas) : "que le développement de l'habitat se fasse à partir du tramway sur cette nouvelle ligne Nord (desserte d'un lycée, d'un hôpital). Des parkings ont été installés à la porte de la ville, près du départ du tramway pour inciter les gens du quartier Nord à laisser leurs voitures."

BRAS DE FER CONTRE GROUPES DE PRESSION

St-Etienne est l'une des vingt-huit agglomérations



françaises membres du club des villes à TCSP (Transport Collectif en Site Propre). Il s'agit de villes déjà équipées ou qui ont en projet une ligne de tramway, de métro, ou de site propre routier. Le club, créé à l'initiative du Gart et de l'UTP en 1989, offre à ces villes l'occasion de se retrouver régulièrement pour échanger des expériences et réfléchir à l'avenir du transport public en site propre.

La journée de St-Etienne a permis de faire le point sur les opérations en cours et les évé-

NE, LE RESEAU



Le lendemain de la journée de réflexion du club des villes à site propre avait lieu l'inauguration du nouveau tramway de St-Etienne. On reconnaît parmi les personnalités présentes, Michel Noir venu en voisin, et François Dubanchet, maire de St-Etienne.

nements intervenus depuis la dernière réunion du club, en octobre 1990 à Clermont-Ferrand. Deux échecs retentissants, l'abandon des tramways de Brest et surtout de Reims au début de l'année dernière, ont été largement compensés par plusieurs réussites "tramways" comme l'ouverture de la deuxième ligne de Grenoble et le lancement des travaux de la deuxième ligne de Nantes ainsi que les choix définitifs de Bordeaux et de Reims pour le métro automatique Val. Mais pour Jac-

ques Boissières, président du club, il ne faut pas s'y tromper chaque décision en faveur de la construction d'un transport en site propre doit être arrachée de haute lutte : "D'énormes groupes de pression interviennent dans les processus de décisions. Toulouse a eu besoin de la voix prépondérante du président de son syndicat pour voter le métro et Bordeaux a connu des difficultés identiques."

Certains décideurs n'hésitent plus à prendre ouvertement parti pour le transport en

commun et la campagne de promotion des Transports Publics "Métrobusvaltram, pour que ça roule" a permis d'éveiller la réflexion chez d'autres. Pourtant, comme l'a rappelé Jacques Boissières, les limites financières restent importantes (versement transport insuffisant, subventions ministérielles limitées...). Alors qu'une augmentation faible de la T.I.P.P. donnerait un apport financier considérable aux transports collectifs. "De nombreux projets sont prêts, d'autres en cours, faudra-t-il une alerte écologique pour que Bercy soit sensible à nos arguments?"

LE NERF DE LA GUERRE

Les agglomérations de province ont-elles les moyens de réaliser un véritable réseau de TCSP, ou comment financer les deuxièmes ou troisièmes lignes de TCSP ?

Tout un programme pour la table ronde organisée l'après-midi réunissant autour d'un journaliste du Progrès de Lyon une dizaine de personnalités, élus, banquiers et transporteurs.

Pour Charles Descours, sénateur et adjoint au maire de Grenoble : "Nous raisonnons en réseau et non en projet uni-

(1) Voir Transport Public N° 898

SITE PROPRE

que. Or, le réseau couvre plusieurs mandats, cela crée des problèmes de financement. Aujourd'hui les collectivités locales sont asphyxiées par des prêts très élevés."

A Grenoble, pour la deuxième ligne, un autre mode de financement a été adopté : la concession limitée aux travaux. La concession a pour avantage de serrer de plus près la réalité "des coûts et des délais."

Un avis partagé par Philippe Segrétain, président de l'UTP, qui considère que si "la concession a ses limites", elle a l'intérêt "de gérer le risque et de le rendre plus lisible."

Le désengagement financier de l'Etat des projets de site propre est de plus en plus mal ressenti. Ainsi comme l'a rappelé Alain Chenard, président du syndicat des transports de Nantes, pour les projets adoptés en cours de réalisation l'Etat

consacrera 3,277 milliards, soit à peine 16% du total des investissements nécessaires. "Nous ne pourrions pas continuer à investir dans les TCSP si nous n'obtenons pas de financements meilleurs que ceux d'aujourd'hui. Une politique pluriannuelle est indispensable dans ce domaine." a-t-il indiqué.

FONDS PUBLICS ET PRIVÉS

Concession totale comme à Rouen (durée 34 ans) prenant en compte à la fois la construction et l'exploitation de la future ligne de tramway, ou limitée aux travaux comme à Grenoble pour la deuxième ligne de tramway, ou à Lille pour la modernisation du Mongy et le prolongement du réseau du Val ?

Les choix sont variés et dépendent autant des capacités de financement des collectivités que de leur aptitude à convaincre les services de l'Etat ou les banques.

Pour M. Roux du Crédit Lyonnais : "Les banques interviennent d'abord avec le rôle de conseil avant celui de prêteur. Conseil auprès de l'autorité organisatrice, mais aussi du groupement qui veut répondre à l'appel d'offres. Ces conseils ont pour objectif d'optimiser le montage juridique et financier."

Pour M. Rochefort du Crédit Local de France, il n'y a pas de bons ou de mauvais projets et il n'y a pas de montages miracles. "Les banques regardent l'économie des projets et leur adéquation avec les capacités des collectivités locales. Le phasage doit être flexible pour étaler le financement, mais aussi pour utiliser l'expérience de la première phase pour adapter la seconde. Il doit traduire une répartition des risques." Un risque financier parfaitement réparti entre public

PROJETS ADOPTES EN COURS DE REALISATION

Agglomérations	Populat.	Taux VT	Coût en MF	Longueur en km	Nombre stations	Mise en service	Subvention demandée à l'Etat
LILLE VAL Prolong. ligne 1 bis Modern. du Tramway VAL ligne 2	1 065 584	1,75%	1024	3,5	5	93/94	Pour l'ensemble : 1050 (décision Aout 90)
			1193	19	35	Sep.93	
			5827	16,3	20	96	
LYON Ligne D metro (mise en service partielle 9/91) Site propre Duchere (Francs 1991)	1 260 000	1,75%	6000 115	12	13	1992	1220
MARSEILLE Prolongement Ligne 1 Métro Castellane Timone	935 000	1,75%	500	1,3	2		131 (accordée 89)
NANTES Tramway Ligne 2 1ère phase (francs 1990)	469 500	1,75%	694 (depuis 1/7/90)	5,3	13	Sep.92	52
NICE Site propre routier prioritaire Centre-Ville/Aéroport (francs 1990)	430 000	1,25%	121 (total)	3,9 (total) dont 2 existant	13	-	(accordée) 1,8 sur coût de 8,4 (pour section de 320 m)
ROUEN Tramway à plancher bas intégral (francs 1988)	391 000	1,50% 1,75% au 1/4/91	1890	11,141	23	1994	340
STRASBOURG Tramway Ligne 1, 1ère phase Plancher bas intégral (francs 1988)	375 000	1,20% 1,50% au 1/1/91	1763	12,6	26	1.9.94	330
TOULOUSE VAL (francs 1988)	588 000	1,75% (1/4/91)	3440	10,5	15		500 (francs 84 actualisable)
TOTAL			22567				3625

(Source Gart 12/91)

soit 16% de la dépense totale

PROJETS ADOPTES MAIS EN ATTENTE DE REALISATION

Agglomération	Populat.	Taux VT	Coût en MF	Long. en Km	Nb. stations	Mise en service	Subvention demand. à l'Etat
BORDEAUX VAL (francs 1987)	632 000	1,3% et (1,5% au 1/1/ 92)	4 706	13,1	19	mi 1996	600
CAEN Trolleybus type Lyon	188 000	1%		11,5	25		
GRENOBLE Ligne 3 du tramway	365 000	1,75%	870	5,3	9		30%
LYON métro B sud Jean Macé-Square Galtier métro B sud Galtier / Oulins-gare travaux conser. de Charpennes (B nord) Grande Roc. est/liaison Porte des Alpes -Grande rocade nord réseau intermédiaire hippocampe ligne 1 Saint-Paul/Bonnevay extension Parking Bonnevay SOFRA desserte ferroviaire Prolongement metro A est Salengro ligne fluviale 2 dépôts (nord et sud) Ligne D Vénissieux HdV-Démocratie métro A sur Perrache-Montrochet provision pour matériel roulant Soit un total de	1 260 000	1,75%	920 520 60 200 200 550 50 25 400 210 45 140 380 455 570 6000				
Soit 1,5 MdsF pour le réseau de surface, 0,4 MdsF pour Sofra et 4,1 MdsF pour le métro dont 0,3 parking et 0,370 pour le matériel roulant							
MARSEILLE Prolongement métro	935 000	1,75%	710	1,7	3	1995	190
MONTPELLIER 2ème axe prioritaire bus	263 000	1,5%	152	7	14	Jul.92	demandée
NANTES Tramway Ligne 2 2ème phase	469 500	1,75%	900	8,6	18	Sep.93	206
RENNES VAL	290 000	1,25% et 1,5% au 1/1/92	2580	8,57	15	1996/97	sup à 385 MF
ROUEN Prolongement du Tramway	391 000	1,5%	450	4,6	8	1994 ?	
STRASBOURG Tramway (2ème phase francs 1989)	375 000	1,2% et 1,5% au 1/1/91	950	9,225	20	-	570

(Source Gart 12/91)

et privé dans le montage de Rouen a été obtenu par un plan de financement privé associant banquiers et concessionnaire et un plan de financement public. Ce dernier étant représenté par une subvention de l'Etat, une participation du Sivom et des emprunts bancaires. La participation du Sivom a été alimentée par une augmentation du taux de versement transport qui a été porté à 1,75 % et les contributions fiscalisées des communes du Sivom qui ont été doublées.

L'HEURE DE LA REFLEXION

On le voit, les montages financiers permettant d'aboutir

à la mise en place dans nos villes d'un système lourd de transport doivent faire appel autant à la technique qu'à l'imagination.

Pour Jacques Auxiette, président du Gart, la réflexion doit se poursuivre sur les problèmes de financement : "C'est un débat politique et idéologique. Il faut réhabiliter la dépense publique qui est encore trop considérée comme une dépense parasitaire.

Le contexte de 1992 n'est pas celui de 1945. L'intervention dans les collectivités territoriales est maintenant un risque. Il faut obtenir une lisibilité des coûts pour les usagers et les élus."

Pour Philippe Segrétain, la réflexion sur le transport en site propre "ne peut pas ignorer l'espace et le reste du réseau. L'utilisateur veut de la vitesse sur tout le réseau". Pour le président de l'UTP l'exemple de St-Etienne où roule un tramway "qui fait du profit" selon les mots de son maire, démontre que l'on peut améliorer la productivité d'un réseau en procédant à un partage plus équitable de la voirie. "Un hypercentre accessible uniquement aux piétons et autour de l'hypercentre une meilleure vitesse de l'ensemble des mobiles."

**Evelyne Chevallier
et Robert Viennet**