

- **Séance 9 (11 février 2015)**

- **"Le tramway, entre incertitudes et tergiversations : le projet victime du jeu des acteurs."**

Avec **Philippe Duron** (député du Calvados, ancien Maire de Caen), **Gérard Guyon** (ingénieur conseil, retraité), **Pierre Laconte** (secrétaire général honoraire de l'Association internationale des transports publics), **Jean-François Troin** (professeur honoraire à l'université François-Rabelais, Tours), **Michèle Merger** (chargée de recherche honoraire au CNRS, présidente du comité scientifique de Rails et histoire), présidente de séance.

### **Philippe DURON**

Maire de Caen / Député du Calvados (PS)

Né en 1947, agrégé d'Histoire, il a enseigné pendant 22 ans.

Il fut maire de Caen de 2008 à 2014 et président de la Communauté d'agglomération de Caen-la mer. Il a été député du Calvados de 1997 à 2002, réélu le 17 juin 2007 et le 17 juin 2012.

Après avoir exercé une activité syndicale dans le monde enseignant, il est élu conseiller municipal à Louvigny en 1983, puis adjoint au maire en 1985. Il a été élu maire de cette commune limitrophe de Caen en 1989. Il a siégé au Comité directeur de l'AMF (Association des Maires de France) de 1995 à 2004.

Philippe Duron a été conseiller général (1998-2001 – canton de Caen II), vice-président du district du Grand Caen (1990-2002), puis de la Communauté d'agglomération Caen-la mer (2002-2004). Il a été élu président de la Région Basse-Normandie le 2 avril 2004, mandat qu'il abandonne lorsqu'il gagne la ville de Caen en 2008.

Il a été rapporteur de la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT du 25 juin 1999, dite aussi loi Voynet) et président de la Délégation de l'Assemblée nationale à l'Aménagement et au développement durable du territoire (1999-2002).

Philippe Duron a fondé en 2001, avec Jacques Oudin, Sénateur UMP de Vendée (1986-2004) l'association TDIE, Transports, Développement, Intermodalité, Environnement – [www.tdie.eu](http://www.tdie.eu) – dont il assure la co-présidence (2001-2004) puis co-présidence déléguée depuis 2005. Cette association rassemble des représentants de l'ensemble du monde des transports (entreprises, établissements publics, associations, élus), et travaille notamment sur les questions de financement des infrastructures de transport, d'aménagement du territoire, de logistique, et de concertation.

Depuis 2005, Philippe Duron est administrateur de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France). Il en est le Président depuis le mois de septembre 2012. Il est également le président de la commission « Aménagement du territoire » de l'Association des maires des grandes villes de France (AMGVF).

## **Gérard GUYON**

Gérard GUYON, 70 ans, ingénieur-conseil retraité Ingénieur ferroviaire européen certifié, docteur du CNAM (Sciences, Techniques et Société).

**Expérience professionnelle :** Ingénieur-conseil en organisation, économie, ingénierie et promotion des systèmes ferroviaires et urbains, Consultant de collectivités et d'exploitants pour le développement des transports de personnes en France et à l'étranger. Maître de conférences associé à divers IUT, au CNAM Paris et à l'Université de Cergy Pontoise.

1982 - 1991 : Economiste-transport « haut niveau » de la Direction des transports terrestres du ministère des Transports. 1981 - 1982 : Consultant associé au Bureau « Enertrans ». 1979 - 1981 : Expert ferroviaire du ministère des Transports du Soudan à Khartoum (Direction des chemins de fer). 1974 - 1979 : directeur de l'Ecole supérieure des transports (Paris). 1974 - 1975 : Attaché à la S.N.C.F. (Région de Lyon). 1964 - 1974 : Divers postes d'enseignement et service militaire.

**Travaux ferroviaires les plus importants :** Chemins de fer : réhabilitation des lignes subsistantes de l'ex-Réseau breton et conception de l'autorail A2E ; réhabilitation du chemin de fer Corse et conception de l'autorail AMG. Tramways : études du premier projet de tramway de Brest (1985-1989). Participation au développement des tramways de Porto et de Nottingham.

**Résumé de la présentation :** Outre mes éléments de présentation, je compte axer mes propos sur l'histoire du projet brestois de 1985 à 2012 et les projets futurs éventuels, soit essentiellement :

- ▶ Les premiers éléments de projet à la DDE / DTT, puis à l'Adeupa et à la CUB.
- ▶ Le développement du projet avec les maires successifs (aspects techniques et urbanistiques).
- ▶ Le référendum de 1989.
- ▶ La mise en sommeil et le réveil au début du 21<sup>e</sup> siècle.
- ▶ Le nouveau projet et comparaisons avec l'ancien (aspects techniques, financiers et urbanistiques).
- ▶ La situation actuelle.
- ▶ Les éventualités futures.

## **Pierre LACONTE**

Membre de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme-Architecture (en association avec R. Lemaire et J.-P. Blondel), chargé en 1969 du plan directeur de la nouvelle ville universitaire de Louvain-la-Neuve et de sa coordination architecturale. Ancien président de l'Association internationale des urbanistes. Secrétaire général honoraire de l'UITP. Président du Comité Patrimoine industriel d'Europa Nostra. Président de la [Fondation pour l'environnement urbain](#).

**Résumé de la présentation :** « Le transport ferré : projets et jeu des acteurs – comparaison avec Zurich et Bruxelles »

### *1) Zurich*

- ▶ Politique du réseau La politique du réseau de trams à Zurich est axée sur le site propre intégralement réservé aux TC, la priorité généralisée aux feux de signalisation, commandée de manière centralisée par l'opérateur Zurilinie, raccourcissement du cycle des feux et la réservation du stationnement de longue durée en voirie aux résidents.

► Connexion entre le réseau de bus/trams et le réseau ferré La priorité au TC dans la ville est allée de pair avec une amélioration du transport ferré suburbain, en particulier l'interconnexion du réseau ferré suburbain depuis 2014 (« Diagonale »).

## 2) Bruxelles

► Politique du réseau La politique du réseau à Bruxelles est axée sur un site propre partiel, la priorité à certains feux de signalisation, une gestion des feux qui relève exclusivement des commissaires de police des 19 communes de la région de Bruxelles-Capitale et sont soumis aux élus locaux, tandis que le TC relève exclusivement de la politique de la région. Un cas exemplaire de jeu des acteurs est la réalisation de la ligne de tram Schaerbeek-Uccle, réalisée sans site propre continu (92) et la non-réalisation du tram 71.

► Connexion entre le réseau de bus/trams, le réseau de métro et le réseau ferré Le réseau de bus/trams et le réseau de métro sont gérés par l'opérateur régional STIB/MIVB, dans le cadre d'un contrat de gestion avec la Région. Les extensions du métro font l'objet d'études par elles, le budget de réalisation relevant du gouvernement de la région. Les bus suburbains sont gérés par l'opérateur de la région wallonne SRWT et l'opérateur de la Région flamande VVM. Celui-ci projette de réaliser un nouveau réseau de trams suburbains. Le transport ferré suburbain est géré par la SNCB/NMBS. Presque toutes les lignes convergent vers les trois gares bruxelloises interconnectées. Le SNCB/NMBS est nationale mais en cours de régionalisation. Son développement relève du jeu mouvant des acteurs politiques, y compris le financement des travaux et le contrôle de la gestion.

## **Jean-François TROIN**

Né en 1934, professeur émérite à l'Université de Tours

CAPES d'Histoire-Géographie, Paris, 1958. Agrégé de l'Université (Géographie), Paris, 1958. Docteur d'État de l'Université de Paris VII (Géographie), 1974.

### **Activités et responsabilités dans le domaine « Transports » :**

► Enseignant au département de Géographie et au Centre d'études supérieures d'aménagement (CESA) de l'Université de Tours dans le domaine « Transports et Aménagement ». Directeur de mémoires et thèses sur les transports.

► Membre du PREDIT (Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres), Ministère de l'Équipement, de 1994 à 2000.

► Vice-Président national de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers du Transport).

► Président de la FNAUT Région Centre jusqu'en 2013.

► Membre du Comité de suivi de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe - Atlantique.

► Membre du comité de Rédaction de la revue Transports Urbains, GETUM, Paris.

► Membre de la Commission de Géographie des Transports (Comité National Français de Géographie).

**Principaux articles et ouvrages dans le domaine « Transports »** « La voie ferrée Valenciennes-Thionville et l'expansion économique du Nord », Revue du Nord, juillet-sept. 1957, n° 155, p. 3-12. « À propos de la voie ferrée Valenciennes-Thionville », L'Information géographique. Paris, 1957, n°5, p. 211-213. « Les agglomérations routières au Maroc : vers un nouveau mode de fixation des activités », Méditerranée, n°1-2, 1979, p. 127-135, 2 cartes. « Le TVR à Tours : une

chance perdue ? » Transports urbains, n° 85, oct.-déc. 1994, p.7-16. Rail et aménagement du territoire. Des héritages aux nouveaux défis, Aix-en-Provence, Edisud, 1995, 264 p. « Infrastructures de transport et organisation de l'espace français au seuil du XXI<sup>e</sup> siècle », n° spécial des Annales de géographie (coordination du numéro, introduction et rédaction d'un article - voir ci-dessous), n° 593-594, janv- avril 1997, 240 p. « Les gares TGV et le territoire : débat et enjeux », Annales de Géographie, n°593-594, janv.-avril 1997, p. 34-50. « Des gares TGV hors la ville : une aberration française », Urbanisme, Paris, n° 302, sept.-oct. 1998, p. 37-38. « Gares TGV et territoires : enjeux et réalités », Colloque "Ville, Transport et Territoire" du 7/11/1997, publié dans la série Documents, Sciences de la Ville, n°2, mai 1999, Maison des Sciences de la Ville, CNRS-Université de Tours, p. 42-63, 14 fig. « La grande vitesse ferroviaire en Europe : maillage transnational ou réseau déconnecté ? » Conférence au Festival international de Géographie, Saint-Dié des Vosges, 2005, voir site du festival : [fig-st-die.education.fr](http://fig-st-die.education.fr) « Le réseau européen des lignes à grande vitesse : espoir ou impasse ? » Bulletin de l'Association de géographes français, Paris, 2008, p. 475-486. « Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées ». Fonctionnement et relation au territoire », Rapport rédigé par l'auteur au nom de la FNAUT pour la DIACT, Mission politique des territoires, Programme 112, Tours, 2008, 66 p. Disponible sur le site Internet de la DIACT : [diact.gouv.fr](http://diact.gouv.fr) « Œuvres d'art et lieux de transport : intégration ou juxtaposition ? » G. Fumey, J. Varlet, P. Zembri (dir.) Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports (Chapitre 15), Paris, Éditions Ellipses, oct. 2009, p. 181-190. « Désirs de gares : du projet des édiles locaux au « désaménagement » du territoire », Communication au colloque « Villes et grands équipements de transport : compétitions, tensions, recompositions », Bruxelles, 9-11 sept. 2009, publié dans le n°spécial de la revue Belgéo (2010. 1-2) dirigé par F. Dobruskes et M. A. Lanneaux, Bruxelles, 2010, p. 23-34. « Un tram-train en Touraine : cas d'école ou utopie ? » Transports Urbains, n°119, nov. 2011, p. 27-29. « Le tramway à Tours », dossier spécial de Transports Urbains, n° 124 (coordination du n°, introduction et article : « Une ligne ne fait pas un réseau », sept. 2014, GETUM, Paris, 36 pages.

### **Résumé de la présentation « Tours : un tramway nommé désir »**

Le dernier tramway tourangeau disparaît en 1949 ; la ville avait alors un des plus importants réseaux de France. Un rappel de la vie du tramway historique sera fait à l'aide de vieilles photos. Dès 1970, une association l'ADTT (Association pour le développement du transport collectif en Touraine) milite, sans grand succès, pour le retour du tramway. En juin 1994, le maire J. Royer, qui avait fait étudier un projet de TVR (transport sur voie réservée pour ne pas prononcer le « gros mot » de tramway) abandonne le projet. La mairie bascule à gauche en 1995 et Jean Germain, nouveau maire, reprend l'idée d'un TCSP sans décider du tracé et encore moins du mode. En 2000, le PDU retient une ligne Nord-Sud de TCSP, sans plus de précision. Tours est pourtant un cas d'école pour le tram : axe lourd de bus sur la grande percée nord sud (Tranchée-Jean-Jaurès-Grammont), étoile ferroviaire riche de 8 branches, toutes exploitées, élément favorable à la création d'un tram train, encombrements automobiles croissants en centre-ville...). La municipalité hésite, ne veut pas de fil aérien dans le beau ciel tourangeau, aimerait un bel objet technologique pour l'image de la ville, redoute l'effet du chantier sur le commerce, rappelle l'importance de la dette urbaine. Finalement, l'APS bordelais finira par convaincre le maire, qui

deviendra alors porteur d'un vrai projet de « tramway fer » à condition que l'APS soit installée en centre-ville sur 1,8 km et qu'une recherche esthétique poussée soit faite tant sur le véhicule que sur les stations. L'agglomération, bien que réticente aux grands travaux, vote consensuellement un projet de tramway, la DUP est obtenue en juillet 2010 malgré des recours (riverains, écologistes, opposition politique) et les travaux démarrent début 2011. Le 31 août 2013, 19 ans après l'abandon du TVR par Jean Royer, une ligne de 15 km sera donc inaugurée reliant le Nord de la ville à Joué les Tours au Sud, les véhicules Citadis auront un design spécifique et unique, les stations bénéficieront des créations artistiques de Buren : Tours aura attendu longtemps mais aura « son » très beau tramway aujourd'hui plébiscité par tous !