

Dunkerque Gertrude va aiguillonner les bus

Le système «Gertrude», mis au point par les techniciens de la communauté urbaine de Bordeaux pour gérer le trafic de voitures, a déjà séduit neuf autres villes de France (comme Reims, Troyes ou Metz) et deux à l'étranger (Lisbonne et Porto).

A Aix et Montpellier, le système «Gertrude», après avoir installé son poste central de gestion du trafic des voitures pour améliorer la fluidité, y avait apporté des adaptations pour traiter les problèmes spécifiques des bus. Le voici maintenant à Dunkerque, répondant pour la première fois à un appel d'offres focalisé sur l'amélioration de la régularité et des temps de parcours des bus.

Deux cents capteurs

Associé dans un groupement avec GTMH (ex-«MOSN» GTME), le système «Gertrude», géré par une société d'économie mixte, va installer un poste central de gestion de trafic (12 millions de francs). La société GTMH est chargée, pour sa part, de la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation des bus qui coûte 13 millions de francs. L'ordre de service des travaux (qui vont durer deux ans) sera donné avant la fin de l'année. Il faudra

ouvrir de nombreuses chaussées afin de poser quelque 200 capteurs de trafic et de vitesse ainsi que le câblage correspondant.

Dunkerque, située sur la façade maritime, est une agglomération très linéaire. Une disposition qui se reflète sur les deux grandes lignes est-ouest du réseau qui comptent chacune 30 feux sur un itinéraire de cinquante minutes. Mais la gestion des feux est de la compétence de la communauté urbaine et non du syndicat mixte des transports. Le président de ce dernier, Gaston Tirmarche, a donc décidé d'aller au-delà de sa stricte compétence et de se substituer à la communauté urbaine pour l'investissement du poste central de trafic conçu par Gertrude.

Il ne s'agit pas seulement de faire gagner quelques minutes aux passagers. Toute l'économie du dispositif est étroitement liée à ces gains de temps. Avec un système de priorité aux bus à chaque feu, on peut gagner en moyenne 10 secondes par feu. Une fois le dispositif mis en place, on pourra supprimer un bus en assurant un service de même qualité.

Or un bus coûte 1 million de francs par an. Le syndicat mixte compte économiser ainsi 2 millions sur ses deux principales lignes. Un argument décisif sur le plan financier. Le système «Gertrude» fait partie

du programme global de modernisation de 27 millions de francs conclu entre le syndicat mixte et la direction des transports. Il bénéficie à ce titre de concours publics à hauteur de 30%. Le poste de gestion de trafic ne serait pas subventionnable s'il était mis en place pour assurer la fluidité du trafic, mais comme il va être destiné aux bus, il pourrait peut-être obtenir une aide de l'Etat.

Quant à la société d'exploitation de «Gertrude», après avoir donné la priorité aux bus plutôt qu'aux voitures, elle attend impatiemment la municipalité qui voudra réguler son trafic pour baisser le taux de pollution atmosphérique. Le système offre déjà cette possibilité utilisée jusqu'à présent comme une prestation annexe. L'équipe de «Gertrude» serait prête à faire des expériences grandeur nature, voire gratuites, pour la première ville vraiment décidée à attaquer ce problème.

Alix de Vogüé

Inventé à Bordeaux pour gérer le trafic de voitures, le système «Gertrude» a été adopté à Dunkerque pour réguler les bus. Un poste central et 200 capteurs vont être installés. Economie envisagée : 2 millions de francs sur les deux principales lignes.

Le Mans Le TVR à l'étude

Confrontée à une augmentation de la circulation de 70% ces dix dernières années, l'agglomération du Mans (185 000 habitants) souhaite se doter d'un mode de transports collectif de forte capacité, respectueux de l'environnement. Le dossier de prise en considération avait permis de retenir un premier tracé, mais les élus ont décidé de lancer une étude d'approfondissement. «Nous voulons davantage tenir compte des quartiers à forte densité urbaine. Il faut réfléchir à l'organisation globale de la desserte et à la complémentarité avec le réseau des bus», précise Jean Chauvin, président de la commission transport de la CUM. L'étude, réalisée par le groupement Sogelerg-FIT, mandaté par les architectes Dubus-Richez, se déroulera

en deux phases. La première proposera, après diagnostic, une stratégie globale de déplacements. La seconde étudiera l'intégration de la future ligne, longue de dix kilomètres, dans ce schéma d'ensemble. «Cette deuxième étape permettra d'analyser les secteurs urbains particulièrement sensibles. Soit elle confirmera le tracé présenté qui va du complexe omnispports (nord-est), situé près du circuit des 24 heures, à l'université (sud-est) en passant par le centre, soit elle s'orientera vers d'autres solutions», explique François-Xavier Guilbert, ingénieur d'études à la Setram, la société de transports de la CUM.

Décision définitive après les municipales

L'aspect financier sera également pris en compte. Le Mans attend du ministère des Transports une subvention équivalant à 35% du mon-

tant (hors matériel roulant). Mais pour financer le TVR, évalué à quelque 800 millions de francs, la municipalité devra également augmenter le versement transport et revoir sa tarification. Reste à savoir dans quelle proportion.

L'étude préconisera par ailleurs le choix technique. Les Manceaux ont suivi de très près le dossier caennais (voir encadré ci-contre). Ils s'orientent, comme les Normands, vers un tramway sur pneus. Alimenté électriquement par un caténaire, le TVR est guidé au sol par un rail central. Ce système débrayable permet au tramway de rouler également sur une voie banalisée. Chaque rame serait composée de trois caisses, pouvant transporter quelque 150 personnes à une vitesse commerciale de 25 km/h.

L'insertion du tramway sera l'occasion d'un vaste réaménagement urbain. Trois sites feront l'objet

d'un traitement particulier. La gare devrait devenir une plateforme de transport multimodale. «Par ailleurs, il va falloir réfléchir à la traversée du centre-ville et du quartier de Pontlieue qui est un point de passage important.

Réaménagement urbain

La dynamique du TVR devrait nous permettre de développer la ville, mais notre premier souci est le service rendu aux habitants», souligne Didier Bahin, directeur de l'urbanisme à la CUM. Côté calendrier, le groupement d'études rendra sa copie en février prochain. La décision de lancer la construction du tramway sera prise après les prochaines élections municipales. Si elle est favorable, les avant-projets, sommaires et détaillés, seront bouclés dans le courant de 1995. Les travaux commencent l'année suivante, pour une mise en service du TVR quatre ans plus tard.

Nathalie Marcaut

L'étude en cours porte sur le choix technique ainsi que sur le tracé. Le TVR, ou tramway sur pneu, est évalué à 500 millions de francs. Son insertion sera l'occasion d'un vaste réaménagement urbain.

Caen Le tram sur pneus roulera en 1998

En 1998, l'agglomération de Caen (200 000 habitants) sera la première ville du monde à mettre sur pied un moyen de transport électrique, guidé et sur pneus appelé TVR (transport sur voie réservée). La réalisation de ce «tram sur pneu», moins coûteux qu'un tramway classique (64 millions de francs



au kilomètre contre 110 millions), a été confiée en juin dernier au groupement Spie Bati-gnolles-Bombardier-Eurorail-ANF. Le contrat qui porte sur la conception, la construction, le financement et la maintenance d'une ligne de 13 kilomètres transportant 8 à 10 millions de passagers par an s'élève à quelque 800 millions de francs. «Nous avons choisi un mode structurant ayant une image forte pour anticiper la croissance de l'agglomération», souligne François Solignac-Lecomte, maire adjoint de Caen et président du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération caennaise.