

31 mars 2014 | mis à jour le 2 avril 2014 | par Marc Fresso

Municipales 2014 : quand le tram fait pencher la balance

Le second tour des élections municipales, le 30 mars 2014, qui ont fait basculer plus d'une centaine de villes vers la droite, s'est à certains endroits joué sur des projets de transports en commun. Le tram n'en sort pas toujours vainqueur.



Photo du tramway de Tours par Christophe Recoura

Le tram d'Amiens va-t-il passer à la trappe ? La question se pose après la défaite dimanche 30 mars 2014 du candidat PS Thierry Bonté qui avait porté ce projet programmé pour 2019.

Élue avec 50,39 % contre 33,80% pour son adversaire, la nouvelle première édile Brigitte Fouré (UMP-UDI) a cristallisé la campagne autour de ce sujet. Avec un programme clair : le "renoncement au projet actuel de tramway". En cause le coût de l'équipement jugé trop important pour cette ville de 132 000 habitants.

A la place, Brigitte Fouré veut améliorer les transports urbains existant : pas de bus à haute niveau de service (BHNS) au programme mais la mise en place de parkings relais à la périphérie de la ville pour favoriser la mobilité avec les transports en commun, la desserte du CHU sud d'Amiens, l'expérimentation de bus électriques où encore la gratuité des transports public si ...les finances le permettent.

L'effet papillon d'Amiens à Caen

Un renoncement au tram d'Amiens aurait par ricochet des répercussions jusqu'à Caen qui a prévu de remplacer son TVR par un matériel fer. Les deux desseins sont en effet intimement liés, les agglomérations s'étant associées pour mutualiser et massifier la commande.

Le but : obtenir ainsi des prix unitaires plus intéressants. En février, Amiens Métropole et Viacités avaient ainsi signé une première convention en vue d'étudier le design des rames.

Mais le résultat des élections pourrait donc remettre en cause ce projet commun. D'autant qu'à Caen, la couleur politique de la mairie change également. Le maire socialiste Philippe Duron a été battu avec 41,48% des voix contre 46,81% à son adversaire UMP Joel Bruneau. Or ce dernier a annoncé durant la campagne sa préférence pour un "BHNS réalisable financièrement"

En somme, il y a des risques qu'Alstom et les autres constructeurs qui lorgnaient ce marché groupé doivent se résoudre à faire une croix sur ce débouché.

Puis au sud, dans une ville de moindre importance, Aubagne, le tram a coûté sa place au maire sortant. L'élue communiste Daniel Fontaine battu par 40,87% contre 47,49% au candidat d'union de la droite Gérard Gazay a payé son choix audacieux de maintien de la gratuité du transport public et d'un financement de l'équipement par une hausse du versement transport. La première ligne sera bien inaugurée cette année, mais le candidat victorieux l'a annoncé dans son programme : il n'y aura pas de seconde tranche. Quant à la gratuité, elle risque d'être abandonnée.

Drôle de Tram

Un beau tram ne suffit pas assurer une réélection. A Tours, Jean Germain, le maire PS de Tours élu depuis 1995 a été défait dimanche par 41,67% des voix contre 49,78 % pour son adversaire Serge Babary. Une des adjointes du maire sortant, Régine Charvet-Pello, par ailleurs patronne de l'agence RCP Design Global avait signé et coordonné le design du tram.

A Toulouse, quatrième ville de France, le métro l'a emporté sur le tram : avec le prisme transport, c'est la lecture qu'on peut faire des résultats du scrutin. Jean-Luc Moudenc (UMP) a pris sa revanche sur Pierre Cohen (PS). Pour s'attaquer au problème de circulation automobile. Le premier prévoit la réalisation "d'une troisième ligne de métro sans augmentation d'impôt" tandis que le sortant et son adjoint aux transports Bernard Marqué prônait de nouvelles lignes de tram. Reste à savoir si la promesse du nouvel élu sera tenable financièrement. Certains observateurs estiment que "le doublement de la longueur des quais des lignes actuelles serait plus pertinent".

A Avignon le tramway porté par l'UMP Marie Josée Roig, survivra-t-il à l'alternance qui a vu Cécile Helle (PS) l'emporter avec 47,48% des voix ? La candidate socialiste avait fait campagne contre le tramway en proposant de créer à la place deux lignes de BHNS de 27 km au total. Mais entre les deux tours, répondant à une interview du journal La Provence, Cécile Helle indiquait que si le dédit à payer aux entreprises en cas d'abandon du projet de tramway était trop élevé elle demanderait leur avis aux avignonnais par référendum. Par contre elle maintient son projet de gratuité du réseau.

Grenoble, laboratoire vert ?

Par ailleurs, il est évident que tout l'univers de la mobilité suivra avec intérêt la gestion de Grenoble. Grande première, dimanche 31 mars, la ville jusqu'alors socialiste a porté à sa tête un écologiste, Eric Piolle (EELV). Grenoble promet d'être un vrai laboratoire si l'on se fie au volet transport de la nouvelle équipe : il prévoit des transports en commun moins polluants, d'améliorer le stationnement des résidents, de retirer au secteur privé la gestion des parkings, de viser le triplement de la pratique du vélo, de développer les zones 30, de mettre fin aux projets d'élargissement de l'A480 ou encore d'abandonner le prolongement de l'A51.

Finalement ce qu'il y a de rassurant c'est de voir que contrairement à ce qui se passait il y a quelques années quand les tenants du transport public s'opposaient aux défenseurs de l'automobile, tous les candidats (ou presque) ont bien conscience que l'avenir de la mobilité et du bien vivre en ville passe par le développement du transport collectif et des modes actifs. En 2014 on n'oppose plus le transport public à l'automobile mais le tram au métro ou au BHNS.

Marc Fressoz avec Robert Viennet