« Adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est. » Les initiatives Cavaillé de 1975 ou le retour du tramway sur l'agenda national

“Adapting the collective transportation to the city as it is”. The Cavaillé 1975 initiatives or the come back of the tramway on the national agenda

Benoît Demongeot

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/2132>

DOI : 10.4000/rhcf.2132

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 2 avril 2014

Pagination : 115-142

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Benoît Demongeot, « « Adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est. » Les initiatives Cavaillé de 1975 ou le retour du tramway sur l'agenda national », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 45 | 2014, mis en ligne le 01 juin 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2132> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2132>

« Adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est. » Les initiatives Cavaillé de 1975 ou le retour du tramway sur l'agenda national

Lorsqu'elles évoquent la renaissance du tramway en France, les publications savantes comme la mémoire collective des professionnels du transport urbain font systématiquement référence, parmi plusieurs initiatives contemporaines en faveur des transports publics, au « concours Cavaillé ». Cependant, la référence reste elliptique. Les initiatives ayant débouché sur le concours sont oubliées, l'événement devenu fondateur tendant à s'isoler de son contexte à mesure qu'il s'éloigne dans le temps. Ce relatif oubli est en désaccord avec la spectaculaire diffusion du tramway près de quatre décennies plus tard : 26 villes disposent d'une ligne ou d'un réseau en septembre 2013¹. Il est d'autant plus étonnant, si l'on se projette un instant dans le contexte du début des années 1970, où rien ne semblait devoir ranimer un objet mis au rebut dans la quasi-totalité de l'espace urbain français². Comment un pareil

---

1- Ce chiffre tient compte de l'inauguration du tramway de Tours, le 31 août 2013. Il inclut les trois villes s'étant dotées d'un tramway sur pneus : Nancy (2000), Caen (2002) et Clermont-Ferrand (2006).

2- Entre le début des années 1930 (Paris) et la fin des années 1950, toutes les villes françaises décident de démanteler le réseau de tramway dont elles disposent (qui, à l'époque, s'étend sur des dizaines voire des centaines de kilomètres). Les arguments les plus couramment avancés

retournement a-t-il pu se produire ? Quelles conditions ont été réunies pour que, au matin du 8 janvier 1975, un secrétaire d'État aux Transports puisse tenir une conférence de presse pour expliquer que « le tramway est susceptible de connaître un nouvel essor dans un certain nombre de villes »³ ?

Notre travail de thèse en science politique nous a donné l'occasion de nous interroger sur cet événement en tant que tel⁴. Ce travail avait une visée plus large : montrer, à travers l'exemple de la diffusion du tramway, l'importance des « couplages » entre problème(s) et solution(s) dans la fabrique des politiques publiques et, partant de là, celle de l'activité argumentative des acteurs impliqués sur les scènes de discussion qui l'alimentent⁵. Mais, dans cette optique – à laquelle s'est ajoutée la simple curiosité historique – les initiatives « Cavaillé » nous ont, très vite, particulièrement interpellé : en effet, voici une séquence d'action publique nationale qui produit une reformulation du problème des transports en ville et entraîne, pour y répondre, le calibrage d'une solution nouvelle et pertinente. Comment pareille séquence a-t-elle pu advenir ?

Intrigué, nous avons mené l'enquête. Certes, il n'a pas été possible d'observer directement les scènes de discussion de l'époque, au sein desquelles la reformulation du problème public a demandé plusieurs années. Nous nous appuyons essentiellement sur un *corpus* documentaire mêlant revues spécialisées, documents institutionnels, ouvrages, rapports d'expertise et textes législatifs. Ce *corpus* permet de comprendre un climat intellectuel général, son

---

sont la plus grande souplesse de l'autobus, la gêne que représente le tramway pour l'expansion du trafic automobile, le danger des rails sur la voie publique et les faibles performances du matériel roulant (bruit, lenteur), surtout après les années de guerre. Pour exemple, voici, mise en exergue par Jean TRICOIRE (*Le Tramway à Paris et en Île-de-France*, Paris, La vie du rail, 2007, p. 39), la diatribe d'un article du *Petit Parisien* : « Ces stupides et pesantes et bruyantes machines qui représentent au point de vue de la circulation, le comble de la bêtise et de l'absurdité. » À la fin des années 1960, seules Marseille et Saint-Étienne ont conservé une courte ligne en centre ville tandis que Lille, Roubaix et Tourcoing sont reliées par le « Mongy », un tram sur ballast. Voir aussi : Dominique LARROQUE, « Naissance et disparition des tramways », in D. LARROQUE, Michel MARGAIRAZ, Pierre ZEMBRI, *Paris et ses transports, 19^e-20^e siècles*, Paris, Éd. Recherches, 2002, p. 95-136.

3- Secrétariat d'État aux Transports, « Discours de Marcel Cavaillé », conférence de presse du 8 janvier 1975 sur le tramway moderne. [Principaux extraits du discours reproduits dans la revue *Transports urbains*, n° 30 (janvier-mars 1975).]

4- Benoît DEMONGEOT, « Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique. L'exemple du tramway », thèse de science politique, université de Grenoble, sous la direction de Philippe Warin et Philippe Zittoun, mars 2011, 964 pages.

5- Pour plus de précisions sur cette approche analytique, voir notamment Philippe ZITTOUN, *La Fabrique politique des politiques publiques. Pour une approche pragmatique de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2013.

évolution et les principales étapes d'une dynamique d'action publique. Pour la période 1974-1976, nous nous appuyons aussi sur le témoignage de deux acteurs très directement impliqués : Marcel Cavaillé lui-même⁶ et son directeur de cabinet, Raymond Guitard⁷. Ces deux acteurs nous ont accordé chacun un entretien le 2 septembre 2009⁸.

La présente étude, à partir de ces sources, revient sur la genèse et sur le contenu des « initiatives Cavaillé ». Elles s'inscrivent d'abord à la confluence de quatre dynamiques propres aux scènes de discussion de la politique des transports : la persistance, sur l'agenda national, d'un problème des transports collectifs (TC) urbains, la moindre concurrence des solutions reposant sur une rupture technologique, l'émergence d'un problème énergétique reformulé en termes d'indépendance nationale avec le choc pétrolier, enfin le renouvellement des acteurs les plus influents à la faveur de l'élection présidentielle de 1974. Cette conjonction favorise l'émergence d'une solution nouvelle dont les contours s'esquissent en 1975-1976 : ceux d'un tramway « moderne », efficace du point de vue d'une certaine demande de transport, et national. Nous détaillons ce cadrage dans un deuxième temps. La conclusion donne l'occasion de le mettre en question, au regard de la suite de l'histoire : pendant vingt ans, la solution peine à s'imposer sur les scènes de discussion des villes concernées.

La genèse des initiatives : quatre dynamiques convergentes et un coup de pouce

La persistance du problème des transports collectifs urbains

Les réflexions et échanges qui ont débouché sur le concours Cavaillé s'inscrivent dans une mobilisation de longue haleine, autour d'un problème

---

6- M. Cavaillé (1927-2013), ingénieur EDF, de sensibilité centriste, se lance en politique en tant que suppléant de Pierre Baudis, député de Toulouse, en 1962. En 1965, il devient l'adjoint de Louis Bazerque, maire SFIO de la ville (majorité de type « Troisième Force »). Il reste adjoint de 1971 à 1983 (municipalités de P. Baudis), puis jusqu'en 1995 (municipalités de Dominique Baudis). Sénateur de la Haute-Garonne de 1971 à 1974, il est nommé secrétaire d'État aux Transports du 28 mai 1974 au 31 mars 1978 (gouvernements Chirac et Barre), puis au Logement de 1978 à 1980 (gouvernement Barre 3).

7- R. Guitard (1922-2013), inspecteur général de l'Équipement, ancien directeur de cabinet de M. Cavaillé (1974-1975), responsable du groupe de travail sur le « tramway moderne » (1975-1976).

8- Les deux entretiens ont eu lieu le 2 septembre 2009, à Toulouse, au domicile de chacun des deux témoins. Ils sont enregistrés en format numérique (50 mn pour M. Cavaillé, 150 mn pour R. Guitard) et partiellement transcrits. Ils sont disponibles sur demande auprès de l'auteur (benoit.demongeot@gmx.fr).

formulé dans l'espace public depuis le milieu des années 1960 : la crise des TC urbains. Celle-ci se manifeste, à partir de 1964-1965, par une chute soudaine et brutale du nombre de leurs usagers dans la quasi-totalité des villes de France⁹. Le cercle vicieux est bien connu : la motorisation croissante des ménages entraîne une désaffection des transports publics, mais aussi la congestion des voiries urbaines¹⁰. Ralentis, rendus moins fiables par les embouteillages, les autobus deviennent moins attractifs et perdent davantage d'usagers. Le signal d'alarme est tiré par les exploitants, bien souvent des sociétés privées bénéficiant de concessions aux risques et périls, qui se retrouvent rapidement dans une situation financière intenable et se tournent vers les collectivités locales.

Face au problème posé, les solutions basées sur l'amélioration des TC ne s'imposent pas de manière évidente. Certes, l'État subventionne la création de quelques couloirs de bus à partir de 1971¹¹. Surtout, il dote les villes d'une ressource importante et pérenne, avec la loi portant création du versement transport, en 1973¹². Néanmoins, une solution bien connue vient concurrencer les TC, et contribuer avec bonheur au problème de la congestion : la solution routière, qui repose essentiellement sur une multiplication des rocade et autres pénétrantes pour soulager la voirie existante. Elle est promue par un acteur collectif puissant, la direction des Routes et de la Circulation routière du jeune ministère de l'Équipement¹³.

9- Entre 1960 et 1967, la fréquentation chute de 15 % à Lyon et Strasbourg, jusqu'à 32 % à Lille et dans des proportions intermédiaires à Bordeaux ou Marseille. Voir Jean MILLET, « Les difficultés et l'avenir des transports urbains », *Équipement, logement, transports*, n° 39 (mai 1969), p. 53-54. La revue est celle du ministère de l'Équipement et du secrétariat d'État aux Transports, qui partagent la même administration.

10- Pour rappel, le nombre d'automobiles en circulation en France passe de 900 000 en 1930 à 2 millions en 1939, toujours 2 millions en 1953, 4 millions en 1958, 8 millions en 1964, 12 millions en 1969 et 15 millions en 1975. Ce parc a de nouveau doublé depuis la fin des Trente Glorieuses.

11- Les couloirs de bus sont soutenus dans le cadre du « plan de circulation », procédure contractuelle que l'État propose aux grandes villes à partir du VI^e Plan (1971-1975). À la mi-1972, on compte 43 km de couloirs dans les agglomérations de 200 000 habitants et plus, contre 7 km en 1970.

12- Loi n°73-640 du 11 juillet 1973, « établissant une taxe dévolue aux réseaux de transports urbains ». Cette loi autorise les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) de plus de 300 000 habitants à prélever un impôt sur les salaires des entreprises de plus de 9 salariés de leur périmètre. Déjà créé en 1971 pour la région parisienne (loi n°71-559), le dispositif dote les AOTU d'une capacité d'investissement très conséquente.

13- Pour rappel, le ministère est constitué en 1967, essentiellement par la fusion du ministère des Travaux publics et de celui de la Reconstruction et de l'Habitat.

Une moindre concurrence des solutions de rupture technologique

Parallèlement, un autre service du ministère, la direction des Transports terrestres (DTT), promeut les transports collectifs. La DTT joue un rôle important dans l'appréhension du problème des réseaux de TC urbains et de son couplage avec les solutions alors envisageables¹⁴. Or, jusqu'en 1974, en dehors de Lyon et de Marseille, villes pour lesquelles le métro au standard parisien est considéré comme incontournable¹⁵, l'État tempore et ne se prononce pas sur les réponses à apporter. En effet, comme de nombreux acteurs du secteur, la DTT mise alors sur un saut technologique important dans les transports urbains. Ce pari est l'effet d'une vision du problème des TC pour laquelle l'enjeu majeur consiste certes à échapper à la congestion de la voirie ordinaire, mais aussi à moderniser l'image du secteur¹⁶. Dans cette optique, l'État va soutenir à grands frais la recherche et le développement de moyens de transport entièrement nouveaux, capables de s'abstraire des contraintes dans lesquelles se débattent les réseaux de bus de l'époque, mais moins coûteux que le métro dont la capacité est bien supérieure au besoin. En effet, un critère est défini par la DTT pour évaluer la fréquentation potentielle : « si l'on exclut Paris, Lyon et Marseille, les débits à assurer aux heures de pointe sont situés entre 2 000/3 000 et 10 000 voyageurs/heure¹⁷. »

En application de ce couplage entre le problème et sa solution, l'État finance à partir du milieu des années 1960 une série d'expérimentations tous azimuts. Cependant, si la période est caractérisée par un pilotage de l'innovation par le haut, elle l'est aussi par un foisonnement créatif qui témoigne des préférences du moment : échapper à la congestion consiste alors à passer soit au-dessous, soit au-dessus de la voirie générale. Des projets comme *Urba* (monorail à moteur linéaire), *Aramis* (métro ultra-léger avec modules indépendants) ou *Poma 2000* (monorail) sont soutenus jusqu'au stade de l'expérimentation.

14- La prééminence de ce service de l'État n'est pas surprenante dans la V^e République d'avant la décentralisation.

15- Ce choix est avalisé par l'intergroupe « Transports collectifs urbains » du VI^e Plan, qui approuve les deux avant-projets. Cette validation nationale et simultanée témoigne du rôle alors secondaire des collectivités locales.

16- Voir J. MILLET, art. cit.

17- Jean FRÉBAULT, « Les perspectives de l'innovation dans les transports urbains », in *Livre Vert. Les transports collectifs urbains. Colloque de Tours, 25-26 mai 1970*, numéro spécial d'*Équipement, logement, transports*, n° 48-49 (mars-avril 1970), p. 168-173. En comparaison, le métro peut transporter plus de 20 000 voyageurs à l'heure.

Le soutien apporté par l'État à l'innovation radicale décourage pendant des années la formulation de solutions déjà éprouvées, les acteurs les plus influents étant convaincus comme la DTT de la nécessité d'un « saut » technologique. Il faut attendre 1974-1975 pour que la confiance dans ce type d'innovation s'érode, au fur et à mesure des échecs rencontrés par leur mise en œuvre. Seul le mini-métro automatique VAL¹⁸ est adopté à Lille et mis en chantier en 1977. Le diagnostic posé par la DTT sur les autres expérimentations est cinglant :

Depuis 1970, diverses actions ont été engagées pour développer les initiatives et les techniques en matière de transports en commun, mais, au fil des années, nous avons finalement éprouvé quelques déceptions. C'est que l'on constate une grande différence entre le coût réel des réalisations et les prévisions initiales, entre le stade expérimental et la réalisation en vraie grandeur. En outre on rencontre toujours plus de difficultés que prévu dans le choix du site pour une première ligne à construire [...]. Tout ceci explique les hésitations de l'Administration à aller parfois plus avant¹⁹.

Le changement de pied par rapport aux années précédentes est spectaculaire. Il ouvre la voie ou, selon notre approche, il dégage un espace d'argumentation nouveau sur les scènes de discussion où l'on analyse la crise des TC et propose des solutions à lui apporter.

L'émergence d'un problème énergétique et d'indépendance nationale

Enfin, le contexte des initiatives Cavaillé serait incomplet si l'on ne rappelait pas l'impact du choc pétrolier de septembre 1973, clairement exposé dans l'analyse presque contemporaine de Louis Servant, ingénieur-urbaniste à l'IAURIF :

La montée en flèche des prix du pétrole à la production en 1973 et 1974 a créé un choc psychologique dans les pays importateurs. Ce choc a suscité quelque inquiétude quant au rôle de l'automobile dans la consommation énergétique étant donné l'importance de la population concernée. En fait, la circulation automobile représente une part assez faible de la consommation

---

18- Le « Villeneuve d'Asq - Lille » est au départ un appel à idées lancé par l'Établissement public de Lille-Est en 1969, à partir du « Minirail Habegger », un mini-métro automatisé présenté lors des Expositions universelles de Lausanne (1964) et Montréal (1967). Une réponse est brevetée par un laboratoire local, puis développée par le groupe Matra, et rebaptisée « véhicule automatique léger ». La première ligne du VAL lillois est inaugurée en 1983. Rapide, de plus petit gabarit que le métro, et tout en élégance automatique, le VAL devient un redoutable concurrent du tramway, au moins dans les plus grosses agglomérations (500 000 habitants et plus), compte tenu de son coût.

19- Claude COLLET, directeur des Transports terrestres, « Entretien », *Équipement, logement, transports*, n° 92 (mars 1975), p. 16.

énergétique nationale. Mais la crise de l'énergie fut un atout psychologique en faveur du renversement de tendance dans les comportements traditionnels²⁰.

L'auteur tend à distinguer l'ampleur du choc de la réalité de la menace. On peut quand même penser que le regain de fréquentation des TC, observable dès la fin de 1973, est directement provoqué par la hausse du prix du carburant. Néanmoins ce n'est peut-être pas seulement aux citoyens qu'il est fait référence. Les acteurs publics manifestent bien vite eux aussi « quelque inquiétude » face au prix du baril et à ses perspectives d'évolution.

En effet, contrastant avec l'insouciance antérieure, l'approvisionnement énergétique de la France devient subitement un problème omniprésent dans le débat public²¹. Il est formulé en termes de rareté de la ressource mais aussi, et peut-être surtout, en termes d'indépendance nationale. Certains acteurs s'en réclament pour se mobiliser, y compris pour promouvoir des solutions opportunément vantées comme étant des facteurs d'indépendance. C'est donc l'époque où la télévision publique relaie le slogan gouvernemental « En France, on n'a pas de pétrole, mais on a des idées ! »²². C'est surtout celle où l'une de ces idées prend une tournure très concrète : au mois de mars 1974, le gouvernement Messmer élabore un programme d'équipement électronucléaire²³.

Le renouvellement des acteurs

L'heure est donc favorable à la formulation d'idées nouvelles, y compris en matière de TC urbains. Cependant l'espace disponible sur les scènes de discussion concernées ne suffit pas : la formulation de solutions alternatives est rendue possible par le renforcement de certains acteurs et de l'irruption de nouveaux venus.

20- Louis SERVANT, *L'Amélioration des transports urbains. Expériences françaises et étrangères*, Paris, La Documentation française, 1978, p. 36.

21- Voir notamment un ouvrage à succès de l'époque : Jean-Marie CHEVALIER, *Le Nouvel Enjeu pétrolier*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Perspectives de l'économie. Secteurs », 1974.

22- Slogan diffusé par un spot télévisé (1974) commandité par le Service d'information du gouvernement dans le cadre d'une campagne d'information gouvernementale lancée par la toute nouvelle Agence pour les économies d'énergie, créée le 29 octobre 1974. Le spot est visible sur le site pédagogique « Cinéhic » : www.cinehic.clionautes.org/spip.php?article180 (consulté en janvier 2014).

23- Adopté en mars 1974, le « Plan Messmer » prévoit la construction d'une soixantaine de réacteurs, soit à peu de choses près le parc nucléaire équipant la France de 2013. Pour comprendre la genèse et les justifications de ce programme, voir notamment : Gabrielle HECHT, *Le Rayonnement de la France. Énergie nucléaire et identité nationale après la Seconde Guerre mondiale*, Paris, La Découverte, 2004.

Ainsi, du côté des acteurs experts, on note une croissance des effectifs de l'Institut de recherche des transports (IRT), qui commence à remettre en cause, au sein du ministère de l'Équipement, l'expertise dominante et pro-route du Service d'études techniques des routes et autoroutes ou SETRA²⁴. Dès 1970, année de création de l'IRT, l'un des premiers rapports publiés s'attachait à montrer les limites des modèles de prévision de trafic en milieu urbain²⁵. L'IRT émerge donc comme un pôle de réflexion alternatif, sur lequel s'appuient bientôt des experts extérieurs aux assertions beaucoup plus radicales²⁶. Or, à l'été 1974, l'institut publie une note prospective sur les transports urbains « à l'horizon 1990 »²⁷. Les deux auteurs développent un propos subversif. Ils soutiennent que les expérimentations de modes de transport futuristes ont essentiellement joué le rôle d'un mythe, destiné à réduire les tensions de la situation présente. Par conséquent, la politique gouvernementale de soutien aux innovations ne serait pas seulement inefficace. En stérilisant toute action effective, elle serait la complice objective du « tout automobile » et de la logique d'expertise qui soutient cette solution.

Parallèlement, il faut aussi évoquer l'essor d'un petit groupe de professionnels et militants, le Groupement pour l'étude des transports en commun modernes (GETUM). Créé en 1964, le GETUM exprime aussitôt son scepticisme à l'égard du saut technologique. Dans sa revue, *Le Forum des transports publics*, on peut par exemple lire dès 1970 un article intitulé « Aérotrain, Urba et autres fariboles... »²⁸. Deux des principaux auteurs sont de jeunes professionnels du secteur, Patrice Malterre (1934-1991) de la Société centrale d'équipement du territoire (SCET²⁹) et Michel Bigey de la Société française

---

24- Créé en décembre 1967, le SETRA est l'héritier du Service d'études et de recherches de la circulation routière (SERC, créé en 1955) et du Service spécial des autoroutes. Son expertise repose essentiellement sur des modèles de prévision de trafic, qui plaident « mathématiquement » pour un accroissement des capacités de voirie.

25- C. JANVIER, Alain DANET, *Quelques problèmes posés par l'utilisation des méthodes de calcul économique dans le domaine des transports urbains*, Paris, Centre d'études et de recherches sur l'aménagement urbain, Institut de recherche des transports, novembre 1970. Les deux auteurs observent que les modèles de prévision de trafic employés par le SETRA conduisent mécaniquement à accroître les capacités de voirie en toutes circonstances (l'augmentation linéaire du trafic étant traitée par une multiplication des rocadés et pénétrantes au gabarit autoroutier).

26- Voir notamment Gabriel DUPUY, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafics urbains*, rapport de recherche, Institut d'urbanisme de Paris, Copédith, 4^e trimestre 1975.

27- Xavier GODARD, Samir NAESANNY, *Note prospective sur les transports urbains à l'horizon 1990*, Arcueil, Institut de recherche des transports, juillet 1974.

28- Florimond CHABESTAN [Alain RAMBAUD], « Aérotrain, Urba et autres fariboles... », *Le Forum des transports publics*, janvier-mars 1970, p. 12-19. En 1973, la revue devient *Transports urbains*.

29- Filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, la SCET est le chef de file d'un important

d'études et de réalisation de transports urbains (SOFRETU³⁰). Dans le même temps, le GETUM développe des positions très favorables au tramway, prenant constamment en exemple les villes suisses, ouest-allemandes, néerlandaises ou belges, en particulier sous la plume de Jean Vennin, secrétaire général de l'UTPUR, la fédération des exploitants de réseaux de TC³¹. En 1970, en prévision d'un important colloque national organisé à l'initiative du ministère des Transports à Tours les 25 et 26 mai, il fait réaliser un film documentaire montrant le décalage entre les villes françaises et allemandes. Le débat suivant la projection est houleux : s'exprimant le premier, le directeur de cabinet du ministre des Transports³², Jacques-Henri Bujard, explique que l'histoire des villes françaises exclut toute possibilité de comparaison pertinente avec l'étranger. Toutefois, discuté sur une scène de l'ampleur du colloque de Tours, le tramway acquiert alors le statut d'idée sinon crédible, du moins envisageable³³.

Enfin, la campagne de l'élection présidentielle de 1974, aussi inattendue et brève soit-elle, est l'occasion d'une reconnaissance au plus haut niveau de l'intérêt d'un développement rapide des TC urbains. En effet, le thème est brandi par plusieurs candidats et notamment par Valéry Giscard d'Estaing³⁴, dont on peut citer une intervention télévisée avant le premier tour, le 30 avril 1974 :

Concernant la vie quotidienne des Français, l'amélioration des transports en commun est ma deuxième priorité, après l'humanisation des hôpitaux. [...] Il est certain qu'il y a dans les grandes agglomérations, et en particulier dans l'agglomération parisienne, de grands efforts d'équipement et de confort à poursuivre. Mais j'ai noté qu'au cours des deux dernières années, nous avons pu, avec les grandes municipalités intéressées, et le concours de l'État, à Marseille et à Lyon, prévoir le lancement de projets de métro³⁵.

---

réseau de SEM d'aménagement et d'équipement. Son pôle transports devient le groupe Transdev en 1990.

30- Filiale d'ingénierie de la RATP, la SOFRETU est alors le principal prestataire d'études de transports en France.

31- L'Union des transports publics urbains et régionaux est un syndicat patronal. En 1982 elle devient l'UTP, Union des transports publics et ferroviaires.

32- Le ministre de l'époque est Raymond Mondon, dans le gouvernement de Jacques Chaban-Delmas.

33- Michel BIGEY, *Les Élus du tramway. Mémoires d'un technocrate*, Paris, Lieu commun, 1993, p. 27-28. Le caractère fondateur du colloque est souligné par Jean-Marc OFFNER, « L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelles », *Politiques et management public*, année 1988, vol. 6, n° 6-1, p. 81-102, p. 83.

34- Jacques BERNE, *La Campagne présidentielle de Valéry Giscard d'Estaing en 1974*, Paris, PUF, 1981. Le développement des TC est également prôné par René Dumont, premier candidat à se revendiquer de l'écologie politique à une élection présidentielle.

35- Campagne électorale officielle, temps d'antenne du candidat V. Giscard d'Estaing. Émission

En évoquant la nécessité de « grands efforts », le candidat renforce la légitimité d'une intervention publique. Comment ce discours se traduit-il au lendemain de l'élection ? D'abord par un renouvellement du personnel politique. Dans le gouvernement emmené par Jacques Chirac, le secrétariat d'État aux Transports est confié à un sénateur du groupe Républicains indépendants, Marcel Cavaillé (1927-2013). Le nouvel arrivant n'est pas une personnalité politique de premier plan, néanmoins il appartient au parti du Président. Il offre aussi au gouvernement une assise solide en Haute-Garonne, au milieu d'un Sud-Ouest où les notables de droite sont peu nombreux³⁶. Enfin, M. Cavaillé connaît bien le nouveau ministre de l'Intérieur et très proche du Président, Michel Poniatowski³⁷. C'est ce dernier qui lui annonce sa nomination au téléphone³⁸.

Le renouvellement des acteurs politiques nationaux offre de façon indirecte au GETUM l'occasion de porter son message jusque dans les sphères gouvernementales. M. Cavaillé nomme Raymond Guitard (1922-2013) directeur de son cabinet. Énarque, haut fonctionnaire de l'Équipement, R. Guitard est alors en détachement, directeur de la société d'économie mixte créée l'année précédente pour exploiter les TC toulousains (SEMVAT). Dans la foulée, R. Guitard fait appel à P. Malterre pour l'assister dans la gestion de la SEMVAT³⁹. La rencontre entre R. Guitard et P. Malterre ne tarde pas à produire des effets bien au-delà de Toulouse. Très vite en effet, le premier sollicite le second pour réfléchir aux initiatives possibles à l'échelle nationale. P. Malterre se trouve donc en position de discuter des thèses du GETUM sur une scène centrale, le cabinet de l'acteur politique de référence pour les transports urbains.

---

diffusée par l'ORTF le 30 avril 1974, extrait archivé sur le site de l'INA : www.ina.fr/video/CAF92034418/valery-giscard-d-estaing.fr.html, visité le 1^{er} septembre 2013.

36- En dehors de Jacques Chaban-Delmas, qui vient justement d'affronter V. Giscard d'Estaing à la présidentielle.

37- M. Poniatowski (1922-2002) est l'un des fondateurs du parti des Républicains indépendants. Déjà ministre (de la Santé publique et de la Sécurité sociale) dans le deuxième gouvernement Messmer (avril 1973-mars 1974), avec l'élection de V. Giscard d'Estaing, dont il a été le directeur de cabinet de 1959 à 1962 (ministère des Finances), il occupe une place centrale dans l'équipe gouvernementale. Il est ministre de l'Intérieur jusqu'en mars 1977, prend la présidence des Républicains indépendants et joue un rôle de premier plan dans la fondation de l'UDF en 1978.

38- Entretien de l'auteur avec M. Cavaillé, 2 septembre 2009.

39- Entretien de l'auteur avec R. Guitard, 2 septembre 2009. Pour l'anecdote, Patrice Malterre était précédemment en poste dans la délégation de la SCET de Grenoble. Le recrutement est facilité par le fait que la SCET est actionnaire minoritaire de la SEMVAT.

Pour autant, cette rencontre ne suffit pas à mettre en bonne place l'idée du tramway sur l'agenda gouvernemental. Jusqu'à l'automne 1974, M. Cavaillé est accaparé par deux crises : celle du paquebot *France*, dont la facture de carburant atteint des sommets, mettant la Compagnie générale transatlantique en quasi-faillite⁴⁰, et celle du projet *Concorde*, lui aussi en péril suite au choc pétrolier et aux mobilisations contre les nuisances causées par les vols supersoniques.

Le coup de pouce : une discussion à l'Élysée

De fait, les quatre dynamiques identifiées ne se seraient pas rejointes pour produire de précipité sans une connivence d'une autre nature, sur la scène de discussion la plus décisive du régime politique français. C'est à l'Élysée qu'une initiative prend forme, un jour de décembre 1974. R. Guitard est l'un des deux interlocuteurs, il se souvient du contexte de la conversation :

Les choses se sont passées de la manière suivante. Giscard d'Estaing était en troisième année à l'ENA, quand moi j'étais en première année. Je l'ai connu là-bas. Et j'ai découvert un bonhomme – bien entendu quand il était à l'ENA personne ne le connaissait – très intéressant, et passionnant. Tant et si bien que quand je suis devenu chef de cabinet de Cavaillé – je crois d'ailleurs que Giscard a dû lui souffler que ce serait pas mal si j'étais chef de cabinet – je suis allé deux ou trois fois chez lui.

En particulier, à l'automne 1974, je suis allé le voir parce qu'il nous tarabustait pour qu'on accélère la procédure auprès du Conseil d'État pour lancer une nouvelle ligne TGV Paris - Lyon [...]. Il m'avait appelé, cette fois-là, pour savoir où cela en était. Il trouvait que c'était trop long, tout ça. J'y suis allé, et je lui ai dit : « Hé bien, écoutez, cela tombe bien, cet après-midi même, le Conseil d'État va donner sa décision. » Il me répond : « Ah bon. Et qu'est-ce que vous faites, après ça ? » Je lui ai dit : « Ma foi, je rentre au bureau. » Il me dit en riant : « Je vais vous faire une suggestion. Vous prenez le train qui va sur Lyon, vous arrivez ce soir même, et comme c'est la Fête des Lumières, vous dites au maire que ça marche, que ça y est, ils ont donné le feu vert... » Et alors, au moment où j'allais le quitter, je lui ai dit : « Il y a une chose qui me tracasse encore. C'est que vous vous avez demandé, Monsieur le Président, d'accélérer ce dossier, parce que pour vous, le problème numéro un, c'est l'utilisation de l'énergie électrique ! »

Parce que ça, c'était la hantise de Giscard. Il y avait cette crise du pétrole qui était terrible. Je ne sais pas si vous imaginez que quand je suis arrivé dans mon bureau, j'ai été convoqué dans l'après-midi même pour aller chez le

40- Avec le choc pétrolier et les fluctuations monétaires, la facture de fioul est multipliée par neuf entre septembre 1973 et juin 1974, sur fond de désaffection des liaisons maritimes transatlantiques. Le 1^{er} juillet 1974, J. Chirac annonce que l'État ne comblera plus le déficit de la compagnie, qui se voit contrainte de désarmer le navire à la fin de la saison.

Premier ministre, parce qu'il s'agissait du *France*. Et que le *France* qui venait de faire le tour du monde, n'avait pas payé le carburant dans une partie de son voyage. [...] La thèse de Giscard, qui paraissait parfaitement normale, qui n'était pas politique du tout, était la suivante. Il m'avait dit un jour : « Quand vous faites marcher quelque chose à l'électricité, nous avons à l'heure actuelle seulement 9 à 10 % de nucléaire. Mais je vous assure qu'à la fin de mon mandat on sera à 90 % de nucléaire, on sera des hommes libres ! Pour le moment, nous sommes des esclaves des pays du Golfe. » Alors il s'est battu, et il était donc pressé de sortir cette ligne de TGV⁴¹.

La conversation rejoint ici l'une des dynamiques précédemment décrites. Dans la logique présidentielle, la crise rend crucial l'enjeu de l'indépendance énergétique. Elle suscite par ricochet un intérêt renouvelé pour la traction électrique dans le domaine des transports. L'argument en faveur de cette dernière se couple par ailleurs au développement du programme électronucléaire, gage de l'indépendance de la France. On peut rappeler, pour mettre en perspective la conversation ici rapportée, que c'est précisément à ce moment que la traction électrique est préférée aux turbines à gaz pour le futur TGV⁴². À l'aune des relations avec le Moyen-Orient et du programme TGV, l'idée du tramway paraît alors très anecdotique. Néanmoins, c'est précisément en ce 8 décembre 1974 qu'elle gagne en quelques instants le statut de possible bonne idée⁴³. Voici la conversation telle que R. Guitard se la rappelle :

Et c'est à ce moment là que j'ai dit à Giscard : « Ça me paraît d'autant plus étonnant qu'au cours de l'été, sur les problèmes pour lesquels j'ai été nommé, je suis allé à Bruxelles, je suis allé à La Haye, je suis allé à Amsterdam, je suis allé à Genève, je suis allé... » Alors, il m'arrête, et il me dit : « Il y en a beaucoup, comme ça ? » Alors je lui dis : « Je voulais vous dire que dans toutes les villes que j'ai vues, il y avait des tramways. Et que je ne comprends pas comment, alors qu'on a tous ces pépins à cause du pétrole, on est condamnés à traîner nos autobus. Moi je vois, comme directeur général de la SEMVAT, je ne sais pas comment je vais payer le carburant, c'est effrayant. Alors qu'il y a une solution simple, qui est le tramway. »

Il m'a regardé, et il m'a dit : « Ah bon, vous vous en êtes aperçu, vous aussi ? » Je lui dis : « Oui, pourquoi ? » Il me dit bien, au revoir, mais il me dit : « Mais je vous en supplie. Allez à la Fête des Lumières à Lyon. Ce soir

---

41- Entretien cité avec R. Guitard.

42- La décision est prise début 1974, donc avant l'élection de V. Giscard d'Estaing. Auparavant, la rame prototype TGV 001 était motorisée avec quatre turbines directement inspirées des réacteurs d'avion, qui entraînaient une consommation totale de plus de 1 000 litres de carburant à l'heure.

43- Le récit de R. Guitard mentionnant la fête des Lumières à Lyon, on peut établir à coup sûr que la conversation a lieu le 8 décembre.

même. » « Oui Monsieur ». [...] Donc ce jour-là, en début d'après-midi, le Conseil d'État a donné son avis favorable pour le TGV ; j'ai ramassé les papiers au triple galop, j'ai sauté à la gare de Lyon, et je suis arrivé...

Mais huit jours après, Cavaillé m'appelle – parce que je lui ai raconté ce qui s'était passé – et il me dit : « Ça vous apprendra à blaguer avec Giscard. » Je lui dis : « Pourquoi, qu'est-ce que j'ai fait ? » Il me dit : « Hé bien il m'a donné l'ordre, et il a expédié directement de l'Élysée un texte qui crée un groupe de travail pour s'occuper du tramway, et le président du groupe, c'est le nommé Raymond Guitard... »⁴⁴

L'échange est à interpréter avec précaution, car il est rapporté près de trente-six années plus tard. Sa teneur est néanmoins confirmée par M. Cavaillé⁴⁵. Il en dit beaucoup sur la centralisation du pouvoir d'initiative dans la France de la V^e République, surtout à l'orée d'un mandat présidentiel. La connivence des deux anciens camarades de l'ENA est tout aussi parlante, de même que l'idée de R. Guitard selon laquelle la préférence pour l'énergie électrique d'origine nucléaire ne serait « pas politique du tout »⁴⁶.

Un mois plus tard exactement, M. Cavaillé tient sa conférence de presse devenue fameuse, à l'occasion de laquelle il annonce un possible « nouvel essor » du tramway. Pour la première fois, la solution est inscrite sur l'agenda politique national. D'envisageable mais très peu appropriée, elle devient tout à coup légitime dans les discussions, ce qu'explique bien M. Bigey :

À partir de cette époque, des idées jugées auparavant farfelues, hérétiques, voire séditeuses, devenaient presque à la mode. Les transports urbains n'étaient plus nécessairement voués au déclin. Il devenait possible de prendre en considération le tramway à l'intérieur même des institutions de la République⁴⁷.

À ce stade pourtant, le cercle des acteurs-promoteurs du tramway est restreint. Surtout, la solution est encore loin d'être opérationnelle. Précisément, M. Cavaillé annonce que son administration entend « définir en commun avec les exploitants et les collectivités locales les conditions de ce renouveau »⁴⁸.

44- Entretien cité avec R. Guitard.

45- Entretien cité avec M. Cavaillé.

46- De nombreux politistes ont montré comment l'argumentaire d'État, en cette époque de grands projets d'équipement et d'aménagement du territoire, mobilisait systématiquement la notion d'intérêt général, tout en réservant les qualificatifs de « politique », « partisan » ou « intérêt particulier » aux opposants potentiels. Voir en particulier Jacques LAGROYE (dir.), *La Politisation*, Paris, Belin, coll. « Socio-histoires », Paris, 2003, 572 p.

47- M. BIGEY, *Les Élus du tramway*, *op. cit.*, p. 34.

48- Extrait de la conférence de presse du 8 janvier 1975, reproduit dans la revue *Transports urbains*, n° 30 (janvier-mars 1975).

Le calibrage de la nouvelle solution

Comment une idée encore vaguement formulée peut-elle devenir une solution d'action publique à même d'être déclinée dans les villes de France ? Cela passe par un processus de cadrage, auquel vont s'employer les acteurs nationaux. Or, ce travail se heurte très vite à un obstacle : lestée de souvenirs négatifs, l'appellation « tramway » ne fait pas l'unanimité. Le groupe de travail qui se met en place sous la présidence de R. Guitard tente d'abord de contourner les réticences en qualifiant son objet de « tramway moderne ». L'adjectif est présent dans l'intitulé même du groupe. On peut considérer qu'il constitue la première caractéristique, si l'on peut dire, de la solution à définir.

Une solution cadrée comme « moderne », transport-efficace et nationale

Le groupe rassemble des représentants de la DTT et d'autres ministères, auxquels doivent se joindre les délégués des collectivités locales et des exploitants intéressés. P. Malterre n'en fait pas officiellement partie, mais à l'invitation de R. Guitard il en devient le principal conseiller :

La liste des membres du groupe avait été fixée par la Présidence. C'est à ce moment-là que j'ai rappelé mon ami Malterre au galop, et que je lui ai dit ce qu'il nous fallait. Ah ! Il était aux anges ! Il m'a dit : « Mais moi je ne fais que rêver du tramway ! » Il est venu tout de suite, bien sûr. [...] Et Malterre a donné des détails sur ce qu'il voulait appeler tramway. Il ne voulait pas que cela soit n'importe quoi. Et les types [les autres membres du groupe] l'ont tous écouté. On avait affaire à un type qui connaissait vraiment bien son boulot. Et il nous a vraiment passionnés, et il nous a poussés à faire un type de tramway qui apparaît d'ailleurs dans les propositions du cahier des charges⁴⁹.

P. Malterre n'est pas le seul inspirateur du groupe. En effet, le 27 février, le secrétariat d'État lance la consultation annoncée des collectivités locales. Un courrier est alors adressé à huit agglomérations : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse⁵⁰.

Comment la liste des destinataires a-t-elle été établie ? Au vu de son contenu, il semble que le secrétariat d'État ait commencé par exclure Paris et les villes engagées dans la construction d'un métro ou du VAL : Lille, Lyon et

---

49- Entretien cité avec R. Guitard.

50- La liste des destinataires est citée par le journal *Le Monde*, édition du 5 mars 1975. Le courrier est adressé aux maires des villes-centres et aux autorités organisatrices de transport nouvellement créées ou en voie de l'être.

Marseille⁵¹. Par ailleurs, les huit agglomérations visées dépassent le seuil des 300 000 habitants. On peut remarquer que ce seuil est le même que celui qui avait été retenu un an et demi plus tôt lors de la création du versement transport. Parmi les agglomérations françaises entrant dans la catégorie à l'époque, seule Nantes manque à l'appel, du fait qu'un métro y est à l'étude⁵². Cependant ce projet est encore mal défini. Ne souhaitant pas négliger une occasion favorable, la municipalité demande immédiatement à être incluse dans la démarche de l'État.

Le courrier révèle certains partis pris. En effet, il est expliqué que l'orientation prise consiste à « étudier au plus vite des solutions utilisant la voirie actuelle et recourant à un minimum d'infrastructures, en particulier souterraines, afin d'adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est »⁵³. On mesure ici le désaveu de la stratégie antérieure. La formule « adapter le transport collectif à la ville telle qu'elle est » sonne comme un rappel à la raison face aux chimères technologiques, une dénonciation des élans précédents. En même temps, la formule n'est pas dénuée d'ambiguïtés. Les innovations antérieures ne visaient-elles pas à laisser la voirie ordinaire « telle qu'elle est » pour s'insérer en hauteur ou en souterrain ? Utiliser la voirie existante, même avec un « minimum d'infrastructures », ne suppose-t-il pas de remettre en cause *son fonctionnement existant* ? Le texte esquive le problème. Il explique seulement que le nouveau système circulera « grâce à une affectation d'une partie de l'espace de voirie ». La nature du matériel roulant n'est pas plus précisée, le courrier annonçant simplement que « les matériels utilisés doivent être comparables à des tramways modernes ». En conséquence, il est demandé aux agglomérations de procéder à une « étude légère déterminant un réseau primaire », et d'informer le secrétariat d'État de leur motivation à poursuivre avant le mois de juin 1975.

Comment les élus ciblés peuvent-ils se prononcer sur un contenu si vague ? En fait, le courrier est plus précis sur un point : l'avis des destinataires doit alimenter le cahier des charges d'un concours d'idées qui doit être lancé à l'intention des acteurs industriels du secteur des transports collectifs. En

51- Voir ci-dessus, note 15.

52- M. BIGEY, *Les Élus du tramway, op. cit.*, p. 59. L'idée consiste en la réutilisation de l'étoile ferroviaire, avec création d'une gare centrale en souterrain. Le projet s'avère très coûteux et difficile à réaliser car une partie des voies est utilisée par les services interurbains et par les trains de marchandises. Le « métro Routier », du nom de Routier-Preuvost, adjoint au maire, émerge vers 1966, et reste étudié comme option jusqu'à l'alternance de 1977.

53- Secrétariat d'État aux Transports, courrier de Marcel Cavaillé aux élus de huit agglomérations, 27 février 1975, ainsi que les citations suivantes [extraits reproduits dans la revue *Transports urbains* n° 30 (janvier-mars 1975), p. 9-10].

somme, le courrier aux villes tâte timidement le pouls de la demande, tout en promettant l'émergence d'une offre :

La fabrication de matériel répondant à ces objectifs *pose pour notre pays un problème industriel* dont la solution dépend largement du marché potentiel de cette technique, et donc de l'accueil que lui feront les principales agglomérations françaises [nous soulignons].

Légitimé par la manifestation d'intérêt des plus grandes villes de France, le concours doit mobiliser les possibles constructeurs. On peut retenir la stratégie, mais aussi la nouvelle dimension problématique du cadrage en cours : la solution tramway pose un « problème industriel ».

Justement, sans attendre le retour des villes, le groupe de travail s'engage dans la préparation du concours. Pour élaborer le cahier des charges, il s'appuie également sur une consultation des sociétés exploitantes, *via* l'UTPUR, et sur l'expertise de l'IRT. Quel est le résultat de ces échanges ? Tout d'abord, on peut constater que lorsque le concours d'idées est officiellement lancé, le 25 août 1975, le terme même de « tramway » n'apparaît plus. Le cahier des charges évoque « l'établissement d'un projet définissant les caractéristiques d'un véhicule terrestre de transport collectif de voyageurs, guidé, électrique, pouvant circuler sur la voirie banale et en site réservé »⁵⁴. On peut en déduire que, au fil des échanges, l'adjectif « moderne » n'a pas suffi à effacer le passif du substantif et son image négative dans les mémoires. Il faut dire que l'évolution intellectuelle de la DTT – du saut technologique à l'amélioration de la solution éprouvée – est loin d'être partagée par les représentants des autres ministères au sein du groupe de travail⁵⁵. On peut aussi penser qu'elle est tout sauf acquise dans les villes-cibles. Trente ans plus tard, M. Cavaillé minimise l'intention du choix de la périphrase qui définissait l'objet du concours :

J'ai dû penser que le concours que je lançais pourrait intéresser des gens qui feraient autre chose que le tramway. Donc j'ai élargi la définition de ce que je voulais lancer. [...] On pouvait avoir ce que l'on veut pour que cela remplace le tramway, en fin de compte. Moi, je suis quelqu'un de très ouvert. Mon problème était de lancer l'idée, et de lancer la réalisation de l'idée après. Je ne me suis pas beaucoup mêlé de la définition technique du projet. J'ai raisonné un peu en maire, puisque j'étais près du maire [de Toulouse]. Le maire a des problèmes. Il n'est pas un technicien. Donc il faut qu'il ait le maximum de solutions devant lui pour choisir ce qu'il veut⁵⁶.

54- Secrétariat d'État aux Transports, Cahier des charges du concours « Cavaillé », 27 août 1975, repris dans Robert MARCONIS, « Métros, VAL, Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France », *Annales de géographie*, vol. 106 (1997), n° 593-594 (janvier-avril 1997), p. 129-154.

55- Entretien cité avec R. Guitard.

56- Entretien cité avec M. Cavaillé.

Un « maximum de solutions » ? On peut penser que le secrétaire d'État, très conscient des réticences que l'idée du tramway suscite, souhaite la traduire en des termes susceptibles de ne pas désintéresser les acteurs locaux. Car la suite du processus de cadrage montre qu'il n'est pas question d'offrir aux maires un maximum de solutions. Elle ferme définitivement la porte aux innovations technologiques en rupture avec l'existant.

Par ailleurs, c'est un véritable rébus que cette définition, qui en outre inclut des spécifications précises. La plupart émanent des recommandations et de l'expertise de P. Malterre⁵⁷, associé à quelques représentants de la DTT et de l'IRT. Pour comprendre la construction de ces spécifications, on peut se pencher sur un document de travail intermédiaire, une note datée de mai 1975 dans laquelle les acteurs n'hésitent pas à employer le mot « tramway » : « L'utilisation des véhicules légers sur rails (tramways modernes) pour la desserte urbaine⁵⁸. » Elle délimite un premier espace des possibles, concernant les attentes que l'on peut avoir vis-à-vis d'un réseau de TC (chapitre 1), « les caractéristiques du tramway » (chapitre 2) et ce qui semble constituer « les conditions du succès d'une solution tramway » (chapitre 3). Sans utiliser le mot tramway, le cahier des charges du concours va s'inspirer directement des exigences définies par la note.

Au cœur de la réflexion, la première spécification concerne le site sur lequel doit circuler la « solution », et son niveau de ségrégation optimal. En effet, la note distingue le « site banalisé » (la voirie générale), le « site réservé » (isolé par la signalisation, comme dans le cas des couloirs de bus), le « site protégé » (isolé par des obstacles infranchissables tels que barrières, haies, plate-formes) et le « site propre intégral » (réservé y compris aux intersections)⁵⁹. Or, selon la note, la bonne solution doit à la fois éviter le site banalisé, synonyme de congestion, et le site propre intégral, qui implique de coûteuses sections souterraines ou en élévation. Au contraire, la solution doit allier sites réservés et sites protégés, tout en négociant des systèmes de priorité aux carrefours. Le cahier des charges du concours intègre cette spécification en réaffirmant l'idée, plus vague et déjà présente dans le courrier de février, de « partir de la rue ». Mais les deux documents restent évasifs sur les implications d'un tel cadrage : les potentiels conflits d'usage de la voirie – en premier lieu avec l'automobile. Simple oubli ? Dans la note de mai, la DTT, l'IRT et P. Malterre posent le problème comme central, mais dans une perspective bien précise :

57- Entretien cité avec R. Guitard.

58- Direction des transports terrestres, Institut de recherche des transports, « L'utilisation des véhicules légers sur rails (tramways modernes) pour la desserte urbaine », Paris, mai 1975.

59- *Ibid.*, p. 2.

Manquer de rigueur à ce stade [celui de l'aménagement de la voirie] conduirait irrésistiblement à des solutions coûteuses ou inefficaces (en qualité de service et en débit) quelle que soit la technique retenue. Il faut éviter notamment de penser que le tramway moderne aura plus de facilité à s'assurer une priorité dans la circulation que l'autobus. De même il convient d'être prudent sur la progressivité dans la mise en site protégé, réservé ou propre : en ne créant pas au départ une amélioration suffisamment spectaculaire du niveau de service, il existe un risque de ne pas rendre crédible la stratégie proposée ; les contraintes à imposer ultérieurement à la circulation générale risquent d'apparaître alors inacceptables si l'on a pas tout de suite fait la preuve d'une qualité de service très supérieure⁶⁰.

À ce stade, les acteurs promoteurs de la solution envisagent donc le tramway comme un service plus rapide et de qualité supérieure à l'autobus, mais certainement pas comme un moyen de réduire de façon délibérée l'espace laissé à l'automobile. Les sites réservés ou protégés sont recherchés pour la qualité de service et de vitesse qu'ils assureront au nouveau système, mais redoutés pour les réactions qu'ils pourraient susciter. Ce sont eux qui doivent rendre crédible la solution, mais qui sont aussi ce qui peut la rendre inacceptable.

La deuxième spécification concerne la capacité, en termes de flux, de la solution. Sur ce point, le concours Cavaillé s'inscrit dans la droite ligne du cadrage déjà énoncé de longue date pour les villes sans métro : la solution proposée devra pouvoir transporter de 5 000 à 10 000 passagers par sens à l'heure de pointe⁶¹. La note DTT-IRT de mai 1975 précise que « le tramway moderne répond bien »⁶² à ce besoin. Mieux, la note précise le nombre de passagers que chaque véhicule doit accueillir, entre 150 et 175, et jusqu'aux dimensions du véhicule : 25 m de long et 2,30 m de large. Compte tenu de ces exigences, les auteurs n'ont plus qu'à constater qu'un tramway articulé double convient parfaitement⁶³. À l'inverse, tous les prototypes de petite taille, de type Aramis ou Poma 2000, sont exclus.

Par ailleurs, le cahier des charges exige aussi que le véhicule soit bidirectionnel, électrique et guidé, trois attentes qui sont également des attributs de longue date du tramway et qui excluent *a priori* les solutions de type autobus ou trolleybus aménagés. À l'époque, aucun des constructeurs français d'autobus⁶⁴ ne maîtrise le savoir-faire du guidage. Depuis la disparition

---

60- *Ibid.*, p. 3.

61- Ce débit était déjà recherché par les solutions de rupture technologique.

62- DTT-IRT, « L'utilisation des véhicules légers... », note citée, p. 5.

63- C'est-à-dire trois caisses et deux soufflets.

64- Les principaux : Saviem (groupe Renault), Berliet (racheté par Renault en 1974), Heuliez Bus.

de Vêtra⁶⁵, la traction électrique est à l'abandon. Seules cinq villes conservent un réseau de trolleybus, avec du matériel ancien : Grenoble, Lyon, Limoges, Marseille et Saint-Étienne. Les techniques de guidage et d'automatisation relèvent encore de l'expérimentation – seule l'entreprise française Matra étant en passe de les industrialiser avec son VAL. En revanche, le mode ferré est par essence guidé. La dernière spécification est une nouvelle barrière pour les concurrents potentiels du tramway : le coût de la solution. Il est en effet précisé que ce coût devra être bien inférieur à celui du métro, une exigence qui suffit à disqualifier le VAL.

Finalement, le cadrage réalisé par le concours met en œuvre une série de critères qui, sans spécifier le recours au rail, sont très contraignants. Le tramway est presque sous-entendu par les exigences de performance mises en avant de six points de vue, toutes indispensables : la vitesse, la régularité, la capacité (intermédiaire entre l'autobus et le métro), la fréquence, le confort et le ratio coût d'investissement / coût d'exploitation. Qui peut répondre à pareil cahier des charges ? Comme on peut l'imaginer, les candidats potentiels sont peu nombreux. Certains disposent déjà de propositions dans leurs tiroirs. C'est le cas du principal constructeur ferroviaire français : Alsthom Transport⁶⁶. Déjà chef de file du chantier des rames du futur TGV, Alsthom propose depuis peu un « métro léger » dans sa gamme. Celui-ci n'existe que sous forme d'esquisse publicitaire (fig. 1).

Figure 1. Le « métro léger » d'Alsthom, première version avant le concours Cavaillé. Publicité parue dans la revue *Équipement, logement, transport*, n° 92 (mars 1975), p. 7.

65- Basée en banlieue parisienne, Vêtra, Société des véhicules et tracteurs électriques, dépose son bilan en 1964.

66- Créé en 1928 par le rapprochement de la Société alsacienne de constructions mécaniques et de la Compagnie française Thomson-Houston, Alsthom est absorbé par la Compagnie générale d'électricité (CGE) en 1969. Le groupe, qui comprend aussi la Société alsacienne de constructions atomiques, de télécommunications et d'électronique (Alcatel), sera nationalisé entre 1982 et 1987.

Le cahier des charges laisse penser que le constructeur national est pressenti comme concepteur privilégié de la solution. Les étapes suivantes viennent confirmer ce pressentiment.

La sélection de deux puis d'une seule offre industrielle

Ainsi, le 6 avril 1976, le groupe de travail « tramway moderne », désigné comme jury du concours, choisit deux lauréats parmi les postulants :

- le « métro léger » d'Alsthom, associé à la société Francorail-MTE (France⁶⁷),
- le « Valbus » des sociétés Matra et La Brugeoise et Nivelles (Belgique).

Compte tenu du cadrage précédent et de la position d'Alsthom dans l'industrie ferroviaire nationale, la sélection du « métro léger » n'est pas une surprise. L'entreprise a peu d'efforts à fournir pour se rapprocher des spécifications du secrétariat d'État, mais on peut noter que son véhicule est raccourci, et le *design* un peu modifié. Sur les nouvelles publicités, le site propre paraît toujours intégral, mais la rame circule sur des pavés plutôt que du ballast, tandis que quelques immeubles surgissent en arrière-plan, comme pour laisser entendre qu'une insertion en surface est possible. Le détail paraîtra peut-être imperceptible car la ville reste encore bien lointaine (fig. 2).

Figure 2.
Le « métro léger » d'Alsthom,
deuxième version, après le
concours Cavaillé.
Publicité parue dans la revue
*Équipement, logement,
transport*, n° 102 (octobre-
novembre 1976), p. 52.

Le pas fait vers le tramway est manifeste, mais un fait demeure : Alsthom continue d'appeler son véhicule « métro léger ». Ainsi, le concours Cavaillé n'aplanit pas l'obstacle : le métro et ses succédanés restent la solution de TC de référence pour les grandes agglomérations.

L'autre lauréat, le « Valbus », est un bus en site propre qui bénéficie des techniques de guidage de Matra. Cette caractéristique a plu au jury, bien que le véhicule ne soit pas strictement bidirectionnel. Néanmoins, son coût s'avère proche de celui d'un tramway classique et plusieurs problèmes techniques

---

67- La société MTE ou Le Matériel de traction électrique est une filiale des groupes Jeumont-Schneider et Creusot-Loire créée en 1954. Elle représente ces deux groupes dans le groupement d'intérêt économique Francorail, cartel de constructeurs créé en 1973 pour commercialiser des locomotives complètes de technologie française.

viennent entraver le fonctionnement du prototype. Matra abandonne assez vite son développement, préférant miser sur son VAL, déjà retenu par Lille et potentiellement plus rentable. La Brugeoise et Nivelles reste seule à porter le concept, qu'elle tentera de développer dans les années 1980 et 1990⁶⁸.

Deux postulants sont écartés. Il s'agit du « Système léger sur rails » (SLR) de la Sodeteg⁶⁹, filiale d'ingénierie du groupe d'armement et d'électronique Thomson-CSF⁷⁰. Comme le métro léger, l'offre existait déjà avant le concours. Elle combine tout simplement des rames de tramway Düewag, de fabrication allemande⁷¹, et une infrastructure conçue par la CIMT - Lorraine⁷². La Sodeteg propose d'installer des lignes clés en main à partir de ces deux fournisseurs (fig. 3).

Figure 3.
Le « Système léger sur rail ».
Publicité parue dans la revue
Équipement, logement, transport,
n° 92 (mars 1975), p. 5.

En matière d'appellation commerciale, on voit que la Sodeteg est sur la même ligne qu'Alstom. Le SLR est une nouvelle astuce pour ne surtout pas parler de tramway, même si dans ce cas le véhicule est rigoureusement identique aux trams circulant dans plusieurs villes allemandes. Or, le recours à un

68- Le « Valbus » prendra alors successivement les noms de « MLP » (Métro léger sur pneus), de « GLT » (*Guided Light Transit*), puis de « TVR » (Transport sur voie réservée) après le rachat de la société belge par le groupe canadien Bombardier. On retrouve donc ce véhicule intermédiaire dans les années 1990, où il finira par intéresser plusieurs villes.

69- Société d'études techniques et d'entreprises générales.

70- Le groupe Thomson-CSF a existé sous ce nom de 1968 à 2000, étant nationalisé de 1982 à 1996.

71- La société Düewag, basée à Düsseldorf, est alors le principal constructeur d'Allemagne de l'Ouest. Elle est depuis 1989 intégrée puis fondue dans le groupe Siemens.

72- La CIMT ou Compagnie industrielle de matériel de transports - Lorraine est alors une filiale du groupe Matra. Elle sera absorbée par Alstom en 1983.

constructeur étranger constitue précisément la principale faiblesse de l'offre. Le SLR répond peut-être aux problèmes de déplacement en ville, mais il ne résout en rien le « problème industriel » que pose la DTT, c'est-à-dire l'émergence d'une offre nationale. L'autre projet non retenu est proposé par la société MTE, Le Matériel de traction électrique, en son seul nom. Il s'agit du « CITADIS », un véhicule sur rails à plancher bas dont les éléments de motorisation sont placés entre la cabine du conducteur et la partie réservée au transport des voyageurs. L'innovation paraît séduisante, mais le jury estime que la maturité du projet est insuffisante. Originellement, le véhicule se présente ainsi (fig. 4).

Figure 4.
Le « CITADIS ».
Publicité parue dans la revue
Transports urbains, n° 33
(octobre-décembre 1975), p. 1.

Si l'on s'en tient à l'image proposée, le rattachement du « CITADIS » à la catégorie ferroviaire est patent, en particulier grâce au rappel des références et savoir-faire du constructeur. En revanche, à nouveau, le parti pris est celui d'un net détachement vis-à-vis du terme « tramway ». Chose étonnante, l'appellation « CITADIS » sera justement utilisée quelques années plus tard pour désigner un modèle de... tramway⁷³.

Finalement, il est clair que les candidats ont voulu signifier par leur réponse au concours que l'offre nouvelle n'aura rien à voir avec le tramway d'antan, tout en installant la notion de véhicule intermédiaire dans le monde ferroviaire. Par les images comme par les mots choisis, les réponses au concours illustrent bien les réticences suscitées par la solution que souhaite encourager le secrétariat d'État, et du coup les controverses dont sa définition est encore l'objet. La période est propice aux efforts de classification d'un objet encore malléable, autour duquel les acteurs s'emploient à « transformer bravement l'incertain en certain »⁷⁴. Néanmoins, le concours assure à la solution qui s'esquisse un cadrage précis, une matérialité et une légitimité accrue auprès

73- En effet, quelques années plus tard, Alstom rachète MTE. Cette acquisition lui permet de récupérer des savoir-faire et l'appellation commerciale, qu'il donne à toute sa gamme de tramways à partir de 1996.

74- Mary DOUGLAS, *Comment pensent les institutions*, Paris, La Découverte-Poche, 2004, p.146. L'auteur a enquêté sur le renouvellement de la nomenclature des vins et des tissus.

des bénéficiaires potentiels. À l'issue de la réunion du jury, M. Cavaillé déclare que « les collectivités locales intéressées disposent maintenant de trois groupes industriels capables de leur fournir, dans un délai de deux ou trois ans, un matériel de capacité intermédiaire entre l'autobus et le métro classique »⁷⁵. De fait, très rapidement, l'abandon du projet « Valbus » laisse Alstom seul en piste. Le concours Cavaillé débouche donc sur une seule concrétisation. Compte tenu du « problème industriel » posé par la DTT, on peut penser que ce résultat ne doit rien au hasard, ce que M. Cavaillé confirme implicitement :

L'important est qu'il y ait un lauréat. Parce que c'est un marché quand même assez étroit. On ne pouvait pas labelliser trop de projets. Donc il en fallait au moins un. [...] Sur le plan technique, Alstom était en avance par rapport aux autres. Mais pour moi, ce que je veux, c'est un engin, un tramway moderne. Qui que ce soit, après tout, ça m'était égal. Bien évidemment que je souhaitais que ce soit en France⁷⁶.

Les initiatives Cavaillé de 1975 sont donc à envisager dans la droite ligne d'un certain « colbertisme *high tech* »⁷⁷, qui caractérisait déjà la politique de soutien aux innovations. Tout en calibrant une nouvelle solution de TC pour les villes françaises, la séquence doit également permettre d'ouvrir un marché au groupe industriel le plus proche de l'État, au partenaire du TGV, posé ensuite sur ce marché en champion national.

Conclusion

À l'issue des initiatives Cavaillé, la nouvelle solution de transport collectif, un tramway qui ne dit pas son nom, est prête à être concrétisée par un acteur industriel, mais sans faire encore l'objet d'une commande ferme. La balle se trouve désormais dans le camp des villes et de leurs élus. Or, la solution est loin de recevoir un accueil favorable de la part de ces terrains locaux. Il faut dire que le secrétariat d'État investit peu de moyens pour convaincre. M. Cavaillé ne cherche pas à démarcher les maires, estimant leur avoir fourni une opportunité⁷⁸. Ses services ne proposent pas de dispositif spécifique d'aide à l'investissement, contrairement aux projets de métro lyonnais et marseillais, financés par l'État à hauteur de 50 %. Du côté de la demande de transport, on peut penser que les élus locaux ne partagent pas forcément l'enthousiasme de

75- Compte rendu de la réunion du 6 avril 1976 rapporté dans *Transports urbains*, n° 36, avril-juin 1976.

76- Entretien cité avec M. Cavaillé.

77- Élie COHEN, *Le Colbertisme « high tech » : économie des Telecom et du Grand Projet*, Paris, Hachette, coll. « Pluriel. Enquête », 1992.

78- Entretien cité avec M. Cavaillé.

l'État pour un fournisseur unique et un matériel roulant standardisé. Surtout, la solution préconisée, jusque-là défendue uniquement sous l'angle du déplacement efficace d'une certaine quantité d'usagers des TC, peine à sortir de la comparaison avec le métro ou le VAL d'une part (en termes d'efficacité), avec le bus et ses améliorations d'autre part (en termes de coût). Enfin, on peut penser qu'à ce stade l'idéologie pro-automobile continue de prévaloir sur les scènes de discussion des problèmes et solutions de transport urbain.

Il faudra attendre plusieurs années pour qu'une première ville s'équipe de la solution née du concours Cavaillé, solution qui sera alors rebaptisée « tramway français standard »⁷⁹. Il faudra attendre plus longtemps pour que le processus de diffusion commence réellement. L'inauguration du tramway de Strasbourg, fin 1994, marque le début d'une appropriation massive de la solution par les villes. Il aura fallu pour cela plusieurs mutations⁸⁰, dont la moindre n'est pas le changement de registre de sa mise en débat sur les scènes de discussion locales avec son couplage aux problèmes urbains. Le tramway aura fait l'objet d'une légitimation politique, son public aura été élargi à l'ensemble des citoyens-citoyens. Mais cela relève d'une autre histoire.

Sources

Entretiens

Entretien avec Marcel Cavaillé (1927-2013), ancien secrétaire d'État aux Transports (1974-1978). Entretien le 2 septembre 2009 à son domicile, Toulouse, 50 minutes.

Entretien avec Raymond Guitard (1922-2013), ancien directeur de cabinet de M. Cavaillé (1974-1975), responsable du groupe de travail sur le « tramway moderne » (1975-1976). Entretien le 2 septembre 2009 à son domicile, Toulouse, 210 minutes.

Ces deux entretiens sont enregistrés en format numérique et partiellement transcrits. Ils sont disponibles sur demande auprès de l'auteur (benoit.demongeot@gmx.fr).

79- Lorsque Nantes décide de s'équiper, un appel d'offres pour le matériel roulant est lancé, le 15 mars 1980. Sur ordre du ministère, l'appel d'offres n'est ouvert qu'aux lauréats du concours Cavaillé, donc seulement à Alstom. La D'IT fait alors pression sur le constructeur pour qu'il rebaptise son « métro léger » en « tramway français standard ». Source : Entretien avec R. Guitard.

80- Qui permettent à la solution d'agréger de nouvelles « vertus ». À ce sujet voir Benoît DEMONGEOT, « Le tramway : production, vertus et attributs d'un objet de la ville durable », in F. CANTELLI et al. (dir.), *Sensibilités pragmatiques. Enquête sur l'action publique*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, coll. « Action publique », 2009, p. 335-359.

Bibliographie

- Berne Jacques, *La Campagne présidentielle de Valéry Giscard d'Estaing en 1974*, Paris, PUF, 1981, 208 p.
- Bige y Michel, *Les Élus du tramway. Mémoires d'un technocrate*, Paris, Lieu commun, 1993, 249 p.
- Chabest an Florimond [Alain Rambaud], « Aérotrain, Urba et autres fari-boles... », *Le Forum des transports publics*, n°10 (janvier-mars 1970), p. 12-19.
- Chevalier Jean-Marie, *Le Nouvel Enjeu pétrolier*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Perspectives de l'économie. Secteurs », 1974, 307 p.
- Cohen Élie, *Le Colbertisme « high tech » : économie des Telecom et du Grand Projet*, Paris, Hachette, coll. « Pluriel. Enquête », 1992, 404 p.
- Collet Claude, directeur des Transports terrestres, « Entretien », *Équipement, Logement, Transports*, n° 92 (mars 1975), p. 16.
- Demongeot Benoît, « Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique. L'exemple du tramway », thèse de doctorat en science politique sous la direction de Philippe Warin et Philippe Zittoun, université de Grenoble, 2011, 964 p.
- Demongeot Benoît, « Le tramway : production, vertus et attributs d'un objet de la ville durable », in Cantelli F. et al. (dir.), *Sensibilités pragmatiques. Enquête sur l'action publique*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, coll. « Action publique », 2009, p. 335-359.
- Direction des transports terrestres, Institut de recherche des transports, « L'utilisation des véhicules légers sur rails (tramways modernes) pour la desserte urbaine », Paris, mai 1975, 21 p. Document non publié, consultable au centre de documentation du ministère de l'Écologie (www.developpement-durable.gouv.fr/-Centre-de-documentation-CRDD-.html).
- Douglas Mary, *Comment pensent les institutions*, Paris, La Découverte-Poche, coll. « Sciences humaines et sociales », 2004 [éd. originale : Douglas M., *How Institutions Think*, Syracuse University Press, Syracuse, New York, 1986, 146 p.].
- Dupuy Gabriel, *Une Technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafics urbains*, rapport de recherche, Institut d'urbanisme de Paris, Copédith, 4^e trimestre 1975, 201 p.
- Frébaul t Jean, « Les perspectives de l'innovation dans les transports urbains » in *Livre Vert : Les transports collectifs urbains. Colloque de Tours, 25-26 mai 1970*, numéro spécial d'*Équipement, logement, transports*, n° 48-49 (mars-avril 1970), p. 168-173.
- Godard Xavier, Naesanny Samir, « Note prospective sur les transports urbains à l'horizon 1990 », Arcueil, Institut de recherche des transports, juillet 1974, 27 p. Document non publié, consultable au centre de documentation du ministère de l'Écologie (www.developpement-durable.gouv.fr/-Centre-de-documentation-CRDD-.html).

- Hecht Gabrielle, *Le Rayonnement de la France. Énergie nucléaire et identité nationale après la Seconde Guerre mondiale*, Paris, La Découverte, 2004, 396 p.
- Janvier C., Danet Alain, « Quelques problèmes posés par l'utilisation des méthodes de calcul économique dans le domaine des transports urbains », Paris, Centre d'études et de recherches sur l'aménagement urbain, Institut de recherche des transports, novembre 1970, 22 p. Document non publié, consultable au centre de documentation du ministère de l'Écologie (www.developpement-durable.gouv.fr/-Centre-de-documentation-CRDD-.html).
- Lagroye Jacques (dir.), *La Politisation*, Paris, Belin, coll. « Socio-histoires », Paris, 2003, 572 p.
- Laroque Dominique, « Naissance et disparition des tramways », in D. Laroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports, 19^e-20^e siècles*, Paris, Éd. Recherches, 2002, p. 95-136.
- Marconis Robert, « Métros, VAL, Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France », *Annales de géographie*, vol. 106 (1997), n° 593-594 (janvier-avril 1997), p. 129-154.
- Millet Jean, « Les difficultés et l'avenir des transports urbains », *Équipement, logement, transports*, n°39 (mai 1969), p. 53-54.
- Offner Jean-Marc, « L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelles », *Politiques et management public*, année 1988, vol. 6, n° 6-1, p. 81-102.
- Secrétariat d'État aux Transports, « Discours de Marcel Cavaillé », conférence de presse du 8 janvier 1975 sur le tramway moderne [principaux extraits du discours reproduits dans la revue *Transports urbains*, n° 30 (janvier-mars 1975)].
- Secrétariat d'État aux Transports, courrier de Marcel Cavaillé aux élus de huit agglomérations, 27 février 1975 [texte reproduit par la revue *Transports urbains*, n°30 (janvier-mars 1975), p. 9-10].
- Secrétariat d'État aux Transports, *Cahier des charges du concours « Cavaillé »*, 27 août 1975, repris dans Marconis Robert, « Métros, VAL, Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France », *Annales de Géographie*, vol. 106 (1997), n° 593-594 (janvier-avril 1997), p. 129-154.
- Servant Louis, *L'Amélioration des transports urbains : Expériences françaises et étrangères*, Paris, La Documentation française, 1978, 106 p.
- Tricoire Jean, *Le Tramway à Paris et en Île-de-France*, Paris, Éditions La Vie du rail, 2007, 143 p.
- Zitoun Philippe, *La Fabrique politique des politiques publiques. Pour une approche pragmatique de l'action publique*, Paris, Presses de Science Po, coll. « Académique », 2013, 400 p.

Annexe - Lettre de M. Marcel Cavaillé,
Transports Urbains n° 30 (janvier-mars 1975)

Lettre de M. Marcel CAVAILLÉ, Secrétaire d'État aux Transports, aux maires de Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

« Les études de transport en commun en site propre, entreprises depuis quelques années dans la plupart des grandes agglomérations de province ont largement progressé.

Au stade de la mise en œuvre de ces études, les difficultés sont de deux ordres :

1) - Le recours à des systèmes en site propre intégral impose, notamment dans les zones centrales, des ouvrages coûteux dont le financement peut apparaître de plus en plus difficile aux maîtres d'ouvrage.

2) - L'adoption de systèmes entièrement nouveaux semble souvent peu conciliable avec les objectifs de délais, de coût et de progressivité de l'investissement que se fixent les collectivités locales responsables.

Or, il est maintenant nécessaire d'arrêter rapidement des choix techniques et des échéanciers de réalisation, notamment dans le cadre des programmes d'investissements à 5 et 10 ans, en cours de préparation.

J'ai donc jugé opportun d'étudier au plus vite des solutions utilisant au maximum la voirie actuelle et recourant à un minimum d'infrastructures nouvelles, en particulier souterraines, afin d'adapter le véhicule futur à la ville telle qu'elle est.

Les matériels utilisés seraient comparables à des tramways modernes et circuleraient chaque fois que possible au sol.

. dans les zones déjà urbanisées, et notamment dans le centre ville, grâce à une affectation d'une partie de l'espace de voirie (couloirs ou rues réservés).

. dans les zones à urbaniser, par la réservation des emprises nécessaires, en particulier sur les voiries nouvelles.

Il devrait être ainsi possible, par application de ces principes, de réaliser les lignes offrant une capacité et une qualité de service très satisfaisantes, quoique inférieures à celles des systèmes en site propre intégral, mais pour un investissement bien moindre et dans un délai acceptable.

La fabrication de matériel répondant à ces objectifs pose pour notre pays un problème industriel dont la solution dépend largement du marché potentiel de cette technique, et donc de l'accueil que lui feront les principales agglomérations françaises.

Je souhaite que vous entrepreniez une étude légère sur ces bases en vue de déterminer un réseau primaire de desserte de votre agglomération, susceptible de donner lieu à une consultation ultérieure de groupements industriels.

J'adresse la même demande aux agglomérations de Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse de manière à pouvoir disposer de dossiers me permettant, si les conclusions de ces études sont positives, de définir au niveau national avec les responsables de ces agglomérations-pilotes le cahier des charges pouvant servir de base à cette consultation et d'arrêter un programme de réalisation des infrastructures nécessaires.

Par ailleurs, je vous indique que j'effectuerai la synthèse de ces divers projets dans la première quinzaine de juin. »

[...]

Marcel CAVAILLÉ