

Polémique

UN TRAMWAY TROP BONDÉ ?

Le tram victime de son succès ? Selon la CGT, il enregistrerait au moins 400 000 trajets par jour, soit près de deux fois l'évaluation officielle. Un chiffre formellement contesté par Tam, qui annonce cependant des solutions pour "déquicher" le tram, probablement le plus fréquenté de France. Enquête.

C'est coufle (1) matin, midi et soir". Étudiante en histoire à Paul-Valéry, Audrey, 21 ans, emprunte la ligne 1 presque tous les jours. Arrivant de Nîmes, elle prend le tram à la gare vers 7h30-8h, jusqu'à la station Saint-Éloi, et repart vers 18h. Des trajets assez "fatigants", le plus souvent debout, comme le jour de notre rencontre, autour de midi, l'heure où les étudiants vont déjeuner au centre-ville, ou, dans l'autre sens, au resto U. "Le pire, c'est le vendredi soir, avec les valises qui bouchent tout"... Cette saturation aux heures de

pointe, sur le tronçon gare-université de la ligne 1, et dans une moindre mesure sur la 2 et la 3, c'est d'abord un plébiscite. Lancé en 2000 avec le serpent bleu aux hirondelles, garni en 2006 avec les rames à fleurs, et encore étoffé en 2012 avec les trams à dorures et poissons, le réseau s'avère l'un des plus fréquentés de France - si ce n'est LE plus fréquentés rapporté à la population totale de la zone desservie. Et cela ne fait que croître. En 2011-2012, avec la mise en service de la 3 et de la 4, la fréquentation du tram a grimpé de 6,5 %. En 2012-2013,

elle devrait encore augmenter de 10 % (une progression de 6 % étant déjà acquise). Résultat, selon la Tam : 250 000 trajets quotidiens enregistrés (voir la carte ci-dessous), soit plus d'une centaine de milliers d'usagers par jour, la même personne faisant le plus souvent un aller-retour. Bref, si le tram est plein aux heures chaudes, c'est tout simplement parce qu'il est victime de son grand succès commercial.

40 % de non-validation. Mais, d'après la CGT, syndicat majoritaire de l'entreprise, ces chiffres de fréquentation sont faux. Pas à la baisse, mais à la hausse ! Le trafic s'élèverait en fait à plus de 400 000 trajets quotidiens, presque le double du chiffre officiel. Pourquoi une telle différence ? Parce que fraudeurs et passagers qui ne valident pas ne seraient pas comptabilisés, comme les syndicalistes le répéteront sans doute lors d'un comité d'entreprise réuni ce jeudi 10. Une sous-estimation aux conséquences multiples, pour l'entreprise comme pour les voyageurs.

"Tout a commencé avec les négociations salariales, raconte le délégué syndical Bernard Gotis. On voulait une augmentation, et la direction nous a répondu que la clientèle ne s'était pas assez développée pour ça. Or, conducteur ou contrôleur, nous constatons tous les jours que le tram était bondé".

La CGT décide alors de faire sa propre enquête avec une méthode inédite. Incognito, par groupe de deux, les cégétistes se postent aux portes

des rames. L'un compte le nombre de personnes qui entrent, l'autre le nombre de bips émis par le valideur. L'étude est menée sur quinze jours, en octobre 2012 et mai 2013, sur toutes les lignes et à toutes les heures, affirme le syndicat.

Le bilan est impressionnant : en moyenne, quand dix passagers montent, quatre ne valident pas. Soit un taux de non-validation de 40 %. Et, après calcul (2), une fréquentation "réelle" de... 417 000 trajets par jour ! Dans le détail, la CGT estime que parmi les non-valideurs, environ la moitié sont des fraudeurs

et simples. Et l'autre moitié, des abonnés qui ne valident pas leur carte. Mais "ce n'est qu'une estimation, car on n'a pas les moyens d'établir les proportions exactes", nuance David Klein, le secrétaire du comité d'entreprise.

Ce qui est sûr, foi de reportage sur le terrain, c'est que les non-valideurs "honnêtes" sont nombreux. "Deux fois sur trois, je ne valide pas, témoigne par exemple Fatima, éducatrice à la Mosson et abonnée annuelle. Parce que j'ai la flemme, que je n'ai pas l'accès à la borne tellement on est quichés, ou que je me dépêche pour avoir une place assise".

"Bombe" économique. Il existe pourtant une alternative. En novembre 2012, quarante-huit bornes de validation ont été installées sur les quais de douze grosses stations. Permettant d'échapper à la cohue des rames, ce système fonctionne : selon Tam, un voyageur sur cinq valide désormais à quai.

"DEUX FOIS SUR TROIS, JE NE VALIDE PAS. J'AI LA FLEMME OU JE N'AI PAS ACCÈS À LA BORNE TELLEMENT ON EST QUICHÉS"

Au total, selon Tam, les quatre lignes existantes enregistreraient 250 000 trajets par jour. Devraient s'y ajouter 59 000 trajets avec la ligne 5 en 2017.

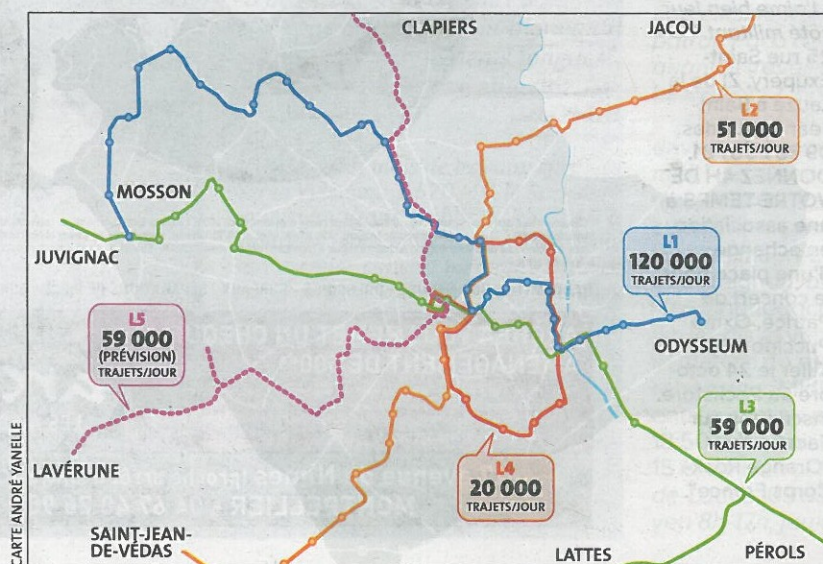




PHOTO GUILLAUME BONNEFONT

PALMARES

Mais les bornes ne sont pas présentes dans les 84 stations du réseau. Et elles rebutent parfois : "J'ai peur que ça ne soit pas sérieux, que la validation ne soit pas vraiment prise en compte", lâche Marguerite, 71 ans. De plus, en dépit d'une campagne d'affichage pro-validation, la pression dans ce sens n'est pas des plus lourdes : à peine 2 € d'amende pour le contrevenant, et des contrôleurs souvent compréhensifs pour ces abonnés tête en l'air. Qui s'en plaindra ?

Eh bien la CGT ! Non pas que le syndicat soit pour une application inhumaine des règles, loin de là. Mais la non-validation numérique fausserait le jeu social au sein de la Tam. "Si le succès commercial est supérieur aux chiffres officiels, il faut augmenter nos salaires", plaide le syndicaliste Bernard Gotis. CQFD. Il y a aussi la question des conditions de travail. Plus de voyageurs, c'est plus de pénibilité pour les agents. Ainsi, les ouvertures-fermetures des portes se multiplient, allongent le temps de trajet jusqu'au terminus, et grignent le temps de pause.

Il y a enfin la question économique, "véritable bombe" d'après la CGT : car plus de trafic, c'est plus d'usure du matériel, plus de coûts humains

et techniques, et donc une "délégation de service public" dont les termes financiers devraient être revus à la hausse - la DSP confiée à Tam par l'Agglo fixant la subvention d'exploitation (3).

15 % de fraudeurs. Contestée par la direction, l'enquête de fréquentation de la CGT fait l'objet d'une expertise indépendante mandatée par le comité d'entreprise. Elle devrait être rendue ce mois-ci. Mais d'ores et déjà, Tam réfute les chiffres avancés.

"L'enquête de la CGT porte sur un échantillon dont la représentativité n'est pas établie, argumente le directeur Jean-Luc Frizot. De plus, une partie de leur étude a été menée à une période où nos bornes de validation à quai venaient juste d'être installées. Et ils n'ont pas compté ces bips-là dans leurs observations. Dernier point, le plus important : contrairement à ce que dit la CGT, nous intégrons les fraudeurs et les non-valideurs dans notre chiffre de fréquentation. On corrige, en effet, les

données de la billettique en ajoutant 15 % de fraudeurs et 5 % de non-valideurs qui ont des abonnements".

Un démenti, qui sonne aussi comme une reconnaissance officielle de l'importance du problème. "On a longtemps sous-estimé la fraude, confesse Robert Subra, élu de l'Agglo et président de Tam. Aujourd'hui on fait face en renforçant les contrôles".

Selon certains observateurs, les mauvaises habitudes viennent de loin. "Une partie des élus considérait autrefois qu'il fallait tolérer la fraude dans certains quartiers pour éviter les caillassages, soutient Michel Bozzola, spécialiste du tram montpelliérain qu'il suit depuis le début. Le 2 novembre 1995, dans une réunion publique à la Paillade sur les bus, Georges Frêche en personne déclarait :

**"LES GENS SE
POUSSENT, SONT
AGRESSIFS, SE
PRENNENT PARFOIS
LE BEC. DES FOIS,
C'EST SI PLEIN QUE
JE RENTRE PAS"**

"La fraude, c'est comme une aide sociale" ...

Certes, rien ne prouve que la petite phrase relève d'une véritable orientation politique. Mais il est clair, en revanche, que la faiblesse locale des ressources, conjuguée à une cer-

- 1^{er}) Paris/Île-de-France: 661000
- 2^e) Strasbourg: 317000
- 3^e) Lyon: 280000
- 4^e) Nantes: 274300
- 5^e) Montpellier: 250000
- 6^e) Bordeaux: 209000
- 7^e) Grenoble: 200000
- 8^e) Nice: 105000
- 9^e) Marseille: 62000

Les chiffres ci-dessus expriment le nombre de trajets par jour sur le réseau tramway. Nous les avons obtenus auprès des opérateurs eux-mêmes. Ils sont de 2012 ou 2013.

taine "désinvolture sudiste", explique en grande partie un taux de fraude plus élevé qu'en moyenne nationale. Selon Tam, la moitié des contrevenants sont des étudiants ou des scolaires, les demandeurs d'emploi fournissant l'autre gros bataillon. "J'ai pas de sous, je paie pas, confirme Romain, un chômeur de 26 ans qui joue à cache-cache avec les contrôleurs sur la ligne 3. En plus, je fais à peine trois stations, 2,50 € l'aller-retour, c'est trop cher pour moi."

Souk. La tarification serait-elle inadaptée ? "Sur certains trams ailleurs en France, il y a des petits tarifs pour les courtes distances, rapporte Eric Boisseau, représentant régional de la Fédération des usagers des transports. Par ailleurs, on devrait créer pour les étudiants un abonnement annuel moins onéreux, réduit aux huit mois de leur présence universitaire" (4).

Autre proposition, faite par Michel Bozzola : l'installation de monnayeurs acceptant les billets, au moins dans les grandes stations, comme cela existe à Genève. "Cet été, sur la ligne de Pérols, j'ai vu des touristes entrer sans payer, raconte le spécialiste. Ils allaient à la plage et ne s'encombraient pas d'une carte bleue. Seulement d'un billet, que les bornes de

► *paiement de la Tam n'acceptent pas.* Quelle qu'en soit la cause, la fraude n'impacte pas seulement les comptes internes de la Tam. Elle peut aussi avoir un effet sur les usagers et l'ambiance dans la rame. *"La plupart des fraudeurs se font naturellement discrets, explique un contrôleur. Mais en revanche, 100 % de ceux qui foutent le souk sont des fraudeurs"*. Marginal alcoolisé, dragueur agressif, voleur de portable : la fraude génère de l'insécurité. C'est une des raisons pour laquelle la Tam est partie en lutte contre la fraude. Entre 2010 et aujourd'hui, on est passé de 60 à 80 contrôleurs.

Plus le recours à une vingtaine de très actifs "privés" appartenant à une société lyonnaise. Résultat : le taux de fraude a baissé de 5 %. Et les recettes en procès-verbaux ont explosé : 1,3 million d'euros, contre à peine 200 000 € en 2010. *"On va aller encore plus loin, annonce le patron Jean-Luc Frizot. En renforçant notre présence le samedi, après-midi ou en soirée. Et en suivant mieux les réclamations de paiement auprès des contrevenants"*. Selon la CGT, le taux d'impayés des P.V. dressés par les contrôleurs lyonnais s'élèverait à près de 70 %... Reste le problème de la cohue aux

heures de pointe. Bon gré mal gré, beaucoup d'usagers "s'y font", considérant que c'est *"le prix à payer pour un transport hyper-commode"*. Mais au-delà de l'inconfort, la saturation plombe elle aussi l'ambiance. *"Les gens se poussent, sont agressifs, se prennent parfois le bec, déplore Martine, une quinquagénaire qui prend tous les jours la 2, puis la 3, pour aller au travail. Des fois, je ne peux pas rentrer tellement c'est plein."*

service de la ligne 5 fin 2017, devraient désaturer la ligne 1 (dont elle partagera le trajet sur le tronçon Saint-Éloi/Albert-1^{er}). *"Il faudrait aussi que les facs et les entreprises modifient leurs horaires pour étaler les heures de pointe, conclut Robert Subra. Mais c'est un chantier qui avance bien lentement"*... —

Olivier Rioux

Nouvelles rames. Alors que faire ? *"Le vrai sujet, c'est la régularité des rames, explique Jean-Luc Frizot. Souvent, une rame est pleine parce qu'elle a été retardée par un incident. Nous maîtrisons de mieux en mieux les problèmes d'aiguillage, qui nous perturbaient beaucoup. Reste les voitures sur la voie ou autre obstacle sur lesquels nous n'avons pas prise"*. L'acquisition de trois nouvelles rames fin 2014 permettra également d'améliorer régularité et fréquences. Par la suite, le bouclage de la ligne 4, entre les places Albert-1^{er} et Observatoire, puis la mise en

(1) De l'occitan "coufler", gonfler, enfler (2) La fréquentation officielle est de 250 000 trajets par jour. Ajoutons 40 % de trajets non validés. Soit 250 000 : 6 x 4 = 167 000 non validés. Total : 250 000 + 167 000 = 417 000 trajets réels par jour. (3) Selon l'expert Michel Bozolla, la délégation de service public ne serait pas menacée par une correction du chiffre de fréquentation. Car l'assiette de calcul de la délégation, c'est plutôt la "production de kilomètres", la prévision des distances parcourues par les trams. (4) Le tarif annuel étudiant est de 245 €, soit une réduction de 28 %. Mais il est de 100 € à Toulouse, 150 € à Nice, 204 € à Bordeaux et 214 € à Marseille.

SOS VOITURES EN PÉRIL !

Succès du tramway, ruine de la voiture ? *"L'investissement massif sur le tramway s'est fait au détriment du réseau routier, dénonce Christophe Jay, président régional de la Fnaim, la fédération des agents immobiliers. Absence d'axe nord-sud et est-ouest, réduction du stationnement, bouchons, piétonnisation : les élus veulent sortir la voiture de Montpellier. Or, médecins, avocats, représentants, restaurateurs, ont besoin de la voiture pour travailler, consommer, gérer les enfants."* Tout noir, le tram ? *"Il a quand même embelli la ville et favorisé le marché immobilier"*...



De gauche à droite : Jean-Marc Frizot, directeur-général de Tam, et Michel Bozolla, spécialiste indépendant du tramway. Ci-dessous : Bernard Gotis, délégué syndical CGT à Tam. Et, en bas à droite, une vue de l'intérieur du tram.

PHOTO ANDRÉ HAMPARTZOUNIAN

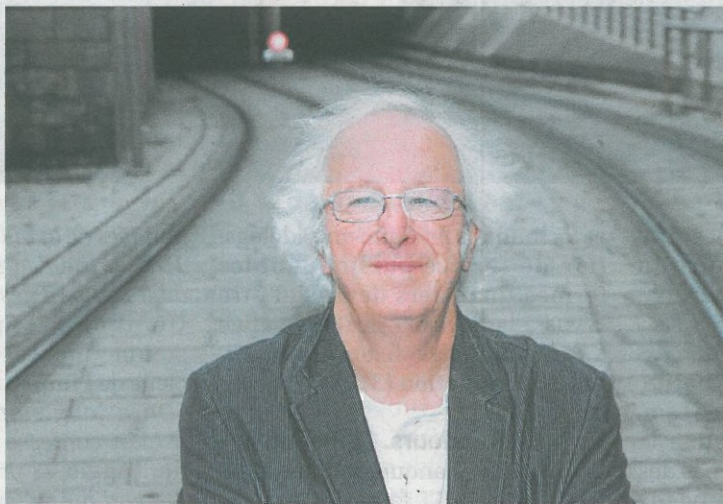


PHOTO GUILLAUME BONNEFONT



PHOTO GUILLAUME BONNEFONT



PHOTO GUILLAUME BONNEFONT



PHOTO GUILLAUME BONNEFONT

La Paillade : tram contre ghetto

“C’est couffe matin et soir”, soupire Audrey, une étudiante de 21 ans.

La ligne 1 a favorisé l’ouverture du quartier, mais la tendance actuelle est au repliement.

30 JUIN 2000. Inaugurée en fanfare par Georges Frèche, la première ligne du tramway arrive à la Mosson, ce grand quartier populaire isolé à l’ouest de Montpellier doté d’une forte population immigrée. *“Ça faisait du bien, se souvient Fatima El Mrabti, éducatrice au sein de l’association Defi. On avait le sentiment que la Paillade (ex-nom du quartier) s’ouvrait au monde. D’autant qu’en 1998, le mondial de foot avait déjà braqué les regards sur le stade de la Mosson, en rendant les gens fiers d’habiter là”.*

Les deux premiers jours, la ligne bleue est gratuite. Le succès est phénoménal. Certes, les bus desservaient déjà la Paillade auparavant. Mais, avec le tram, le trafic explose. De 40 000 trajets par jour, il passe à 130 000. La ligne 1 (à laquelle s’ajoute aujourd’hui la 3) devient ainsi la plus fréquentée de France.

Avec des usages multiples. *“Je la prends pour aller au marché du Plan-Cabanès”,* témoigne Hamina, 44 ans. *“Me rendre chez le médecin”,* dit Fella, 27 ans. *“Travailler au Monoprix de la Comédie”* pour André, ou *“prendre mon poste d’infirmier à l’hôpital”* pour Mohamed. Et aussi: *“faire les magasins du Polygone”, “m’aérer la tête sur l’esplanade”, “voir un film à Odysseum”, “faire des formalités administratives”, “aller à la fac”, “voir des potes”...*

Pour les promoteurs du tramway, c’était le but. *“On voulait désenclaver La Mosson en créant du brassage et*

un lien social entre la périphérie et le centre”, explique Robert Subra, vice-président de l’Agglo et président de Tam. Une opération de cohésion urbaine emblématique et répétée sur les autres lignes. La future L 5, par exemple, irriguera des quartiers plus ou moins nouveaux: Ovalie, EAI, Thomassy/Quatre-Seigneurs, etc.

Reste que tout le monde n’adhère pas à la thèse du *“désenclavement miraculeux de La Paillade”.* Ainsi, Habib Ait Ouahi, originaire du quartier et coordinateur à l’association Defi, structure d’insertion sociale et professionnelle très présente depuis presque vingt ans.

“CES DERNIÈRES ANNÉES, L’OUVERTURE VERS L’EXTÉRIEUR A PLUTÔT RÉGRESSÉ. C’EST LA FAUTE À UN COMMUNAUTARISME SUBI”

“D’abord, le tram ne passe pas dans tout le quartier, souligne-t-il. Les Hauts-de-Massane, notamment, restent à l’écart, avec moins de bus qu’autrefois. Et le paysage urbain, embelli autour de la ligne 1, est toujours aussi moche là-bas.”

Mais il y a plus grave: *“Ces dernières années, l’ouverture vers l’extérieur a plutôt régressé. C’est la faute à un communautarisme subi: les gens du quartier restent entre eux parce qu’ils ne trouvent ni travail ni logement ailleurs. Et parce que les assos d’accompagnement vers l’extérieur ont de moins en moins de moyens.”*

Illusion sociale, le tram? *“Il y a tout de même un point fort, nuance Habib: l’embauche durable de dizaines de jeunes du quartier comme conducteurs, de bus puis de tram. Ce n’est pas rien.”*

Olivier Rioux

PROCHAINES STATIONS

- **Début 2016:** bouclage de la ligne 4 entre Albert-1^{er} et Observatoire.
- **Fin 2017:** lancement de la ligne 5 entre Laverune et Clapiers. Par la suite: réalisation du tronçon Clapiers/ Prades-le-Lez.
- **Fin 2017:** prolongement de la ligne 1 au sud d’Odysseum jusqu’à la nouvelle gare TGV et le nouveau quartier Oz.
- **2019-2020:** prolongement de la ligne 2 jusqu’à Cournonsec.
- **Après:** l’Agglo espère amener un jour la ligne 3 jusqu’à Carnon ou Palavas. Autre projet encore vague: une ligne 6 de Sablassou à Antigone, en passant par le Millénaire.