

LE "BART"

OU LA DIFFICILE MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU SYSTEME DE TRANSPORTS RAPIDES INTERURBAINS AUX ETATS-UNIS

Francis LATAPIE,
Attaché scientifique à San Francisco

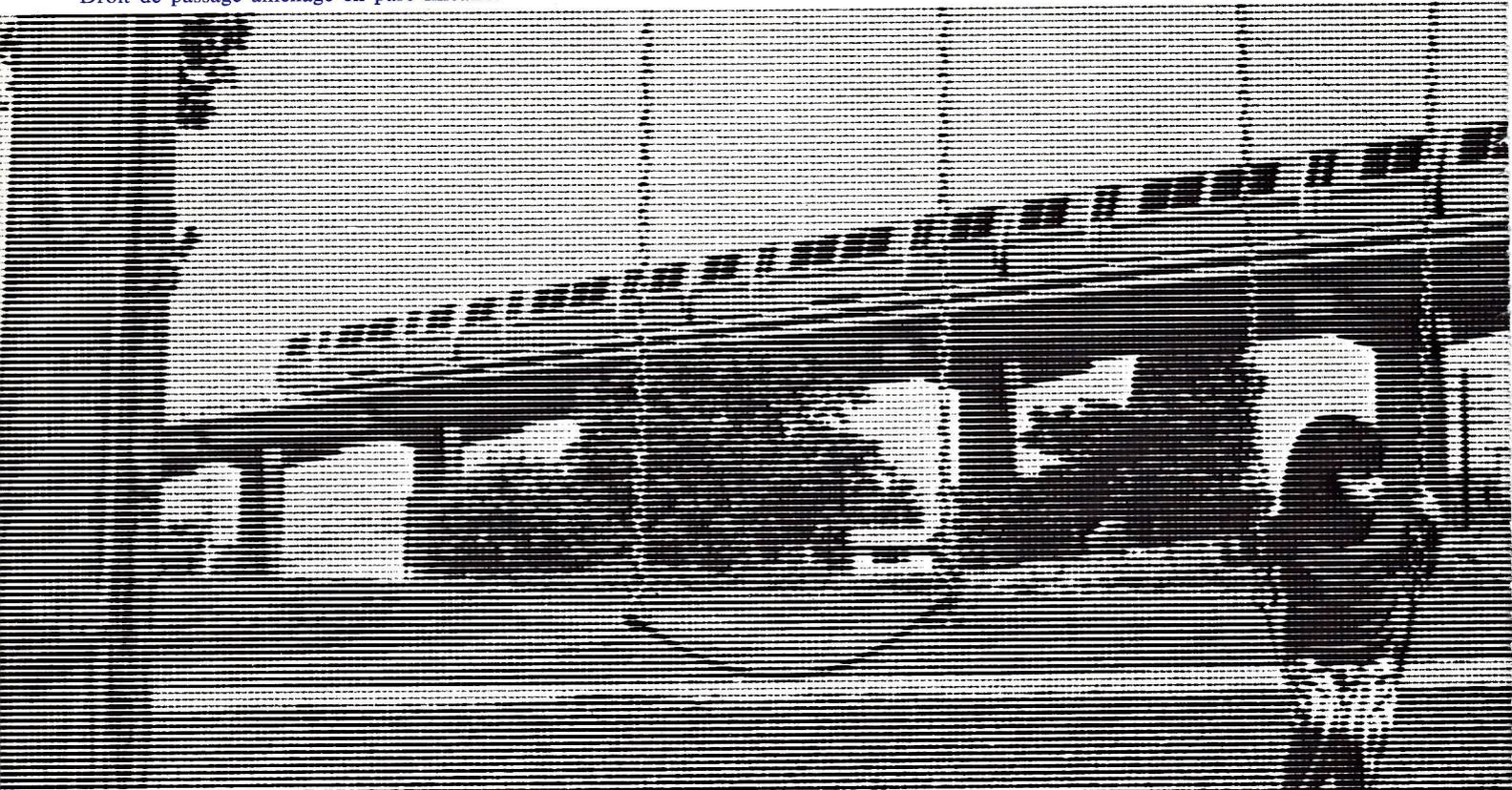
Droit de passage aménagé en parc linéaire.

L'intégration, dans le plan de masse d'une ville nouvelle, d'un système de transport est une opération dont la réalisation peut être convenablement insérée dans le programme de développement de l'ensemble des voies et réseaux divers.

En revanche, l'intégration d'une innovation dans un espace urbain déjà structuré est longue et laborieuse.

La construction d'une ligne interurbaine dans la région de la Baie de San Francisco en Californie, le « Bay Area Rapid Transit » ou BART, n'a pas échappé à cette difficulté ; les premières propositions pour construire le BART datent de 1947 mais ce n'est qu'au début de 1973, que sera mis en service ce que l'on peut considérer comme le premier système de transports rapides interurbains américain.

La prospective sous-estime parfois la densité du temps : plus de 30 ans.



Pourquoi San Francisco ?

Il peut paraître paradoxal que l'initiative d'un transport en commun soit venue de Californie où la densité des autoroutes est la plus forte des Etats-Unis et où, plus que partout ailleurs, il ne peut être envisagé d'activité, même la plus quotidienne, qui ne fasse appel à l'utilisation de la voiture.

Mais quatre circonstances favorables ont joué :

— de toutes les villes américaines, seules San Francisco et, à un moindre degré, New York, ont une tradition de transports publics en commun ;

— sur trois côtés, San Francisco est entourée d'eau et dépend dangereusement de deux ponts (respectivement le Golden Gate et le Bay Bridge) pour assurer les liaisons vers le Nord et surtout vers l'Est et le port d'Oakland ;

— la concentration urbaine linéaire autour de la Baie (plus de six millions

d'habitants) est particulièrement favorable à l'implantation d'une desserte ferroviaire.

— l'originalité du BART est d'avoir été conçu, financé et réalisé par des autorités locales après consultation de l'électorat concerné, qui acceptait de payer des impôts immobiliers, exprimant ainsi une volonté de changement social.

Une longue attente

La durée de maturation et de mise en place du projet a été considérable : un quart de siècle. Elle témoigne moins de difficultés techniques que de l'ampleur de certains problèmes :

- continuité nécessaire dans la poussée innovatrice que représente le projet ;
- coopération nécessaire entre de nombreuses autorités locales ;
- difficulté de financement pour un investissement public de ce type.

La première référence à un système

de transports rapides par voies ferrées apparaît en 1947 dans les conclusions d'un groupe d'experts de la Marine et de l'Armée de terre chargé d'analyser, immédiatement après la guerre, le réseau des transports desservant l'ensemble de la Baie de San Francisco. Les conclusions rendues publiques intéressent l'opinion publique de la région.

En juillet 1951, le Parlement de l'Etat de Californie crée une Commission chargée de reprendre, mais dans une optique économique et sociale, l'étude des experts militaires.

Les intérêts en jeu sont multiples et contradictoires : ce projet se heurte au « lobby » des constructeurs d'autoroutes et aux deux régies autonomes chargées d'assurer l'exploitation des deux ponts à péage ; il est difficile également de concilier les intérêts des nombreuses autorités régionales ou locales concernées. La Commission se prononce finalement en 1957 en faveur d'un « déve-

loppement urbain et industriel planifié » dont l'ossature serait un système de transports publics interurbains desservant, dans un premier temps, cinq des neuf comtés entourant la Baie. Dans son mémorandum, la Commission précise « En aucun cas, la solution aux problèmes de transports dans la Baie de San Francisco ne saurait être abandonnée aux autoroutes et aux automobilistes ». Il est vrai que déjà, aux heures de pointe, le pont « Bay Bridge » approche son niveau de saturation.

Un mois après la publication du rapport de la Commission, le Parlement de Californie, avec l'accord des autorités régionales des cinq comtés, crée le district des transports rapides de la Baie. Le gouvernement fédéral et l'Etat de Californie n'ont qu'un rôle de conseil et de tutelle très restreint et assurent une très faible participation financière. Un premier avant-projet fait apparaître

alors des difficultés qui entraînent le retrait de deux des cinq comtés.

En novembre 1962, les électeurs des trois comtés appartenant encore au District (1) sont appelés à se prononcer sur le projet définitif qui ne compte plus que 115 km de voies nouvelles et dont le coût estimé s'élève alors à 1 milliard de \$. Il est précisé dans le bulletin de vote que le financement du BART sera assuré par l'émission de \$ 792 millions d'obligations qui seront amorties par une augmentation des impôts immobiliers.

Pour l'adoption d'une telle proposition, la loi californienne requiert 60 % des électeurs votants : 61,2 % se prononcent en faveur du projet. Cette faible majorité incite les opposants à contester devant la justice, la légalité des résultats du référendum. Leur motion n'est pas retenue mais retarde de près d'un an le déroulement normal des travaux.

C'est ensuite la ville de Berkeley qui refuse pendant trois ans toute construction en surface sur son territoire (2). En 1966, un compromis est atteint : la voie sera en tunnel mais la ville devra financer 75 % des \$24 millions de dépenses complémentaires imposées par cette restriction.

En 1967, une révision de l'estimation des coûts met en évidence une hausse d'au moins 18 % et pour permettre au district de poursuivre ses travaux, les autorités locales font passer la taxe d'achat de 5 à 5,5 %. Mais les coûts continuent d'augmenter et le gouvernement fédéral doit intervenir pour combler le déficit. En mars 1972, les dépassements atteignent \$400 millions, soit près de 40 % de l'estimation initiale.

Un avenir incertain

La conception générale du BART est trop ancienne et la nature de son finan-



cement trop aléatoire pour que l'expérience tentée à San Francisco présente les caractéristiques futuristes que l'on serait en droit d'attendre aux Etats-Unis. Technologiquement, seuls le système expérimental d'accès aux quais et la gestion automatique des trains ont un caractère vraiment nouveau.

Par contre, un effort très important a été fait pour intégrer le réseau dans le cadre architectural urbain existant et assurer sa parfaite insertion dans l'environnement social et économique ; seize associations d'architectes et huit firmes d'urbanisme ont participé à cet effort sans précédent. Architecture des stations, traitement paysage de la ligne et des abords.

Quant à l'exploitation du système, qu'en sera-t-il ?

Les résultats des premiers mois d'exploitation du nouveau système sont attendus avec un certain intérêt : quels seront en définitive l'acceptation du pu-

blic et le taux de fréquentation qui décideront de l'avenir des transports interurbains aux Etats-Unis ? Un réseau d'indicateurs a été mis en place par le centre des Affaires économiques et sociales de l'Université de Californie à Berkeley, pour mesurer les changements induits par la mise en service de ce nouveau mode de transport.

Les responsables du District, eux, sont optimistes et négocient déjà avec les élus du comté de San Mateo une prolongation des voies vers le Sud de la péninsule.

Mais la mise en service du BART, remise de six mois en six mois de 1969 à 1973, ne sera pas une fête : les lenteurs de la construction et les appréhensions de l'avenir assistent à la naissance difficile de ce transport en commun.

F.L.

- (1) San Francisco, Alameda, Contra Costa.
- (2) Le tracé de la voie coupant le ghetto noir de la ville risquait d'accroître localement les tensions raciales.

