

EL "PLAN X" PREVE EL DESARROLLO DE LAS REDES DE TRANVIA Y METRO

Francia invertirá 440.000 millones de pesetas en transportes metroplitanos

Angel L. Rodríguez

En la mitad de su camino el plan para el desarrollo de las redes urbanas y metropolitanas francesas ha concretado la mayor parte de las realizaciones previstas, ya sea con la puesta en servicio de las líneas con la construcción o bien con la aprobación de proyectos y anteproyectos. Sólo el sistema de transporte de Reims, para el que se destinaba una inversión de 750 millones de francos, ha fracasado, si bien podría relanzarse a partir de 1995.

El impulso dado por el plan ha servido para poner en servicio la línea 1 bis del VAL de Lille y la línea 2 del tranvía de Grenoble, así como para la construcción de la línea D de Lyon cuya apertura parcial está prevista para el último tri-

A finales de 1988 el Estado francés concretó el proyecto del "Plan X", a desarrollar entre 1989 y 1993 para la potenciación de las redes de transporte urbano y metropolitano, con inversiones globales previstas de 23.000 millones de francos, unos 440.000 millones de pesetas. En el ecuador de su vigencia, el Ministerio de Transportes ha hecho balance de lo conseguido.

mestre de este año. La línea A del Val de Toulouse y la prolongación de la línea 1 del metro de Marsella entrarán en servicio a principios de 1992.

Asimismo, se han firmado los contratos para el desarrollo de la red de Lille, que comprende 13,5 km de Val y la renovación completa del tranvía de la ciudad, cuyas obras comenzaron a principios de este año. En cuanto a otras contrataciones de obras, Estrasburgo y Rouen están pendientes de los últimos trámites, Burdeos debe finalizar su contrato de concesión del Val a finales de este año, y Rennes ha aprobado recientemente el anteproyecto para la instalación en su casco urbano del mismo sistema de metro.

De este modo y contando con otros proyectos que ahora se encuentran en fases iniciales, el número de redes metropolitanas dotadas en 1995 de metro o tranvía pasará de seis a once con una longitud total de 200 kilómetros. En total supondrá una inversión

de 23.000 millones de francos de los cuales 10.000 se contratarán en la segunda mitad del plan.

AÑO 2000. Los responsables del ministerio francés consideran cumplidos los presupuestos del Plan y en estos momentos se estudia su continuación, trabajando en las previsiones para el próximo siglo, tanto para la continuación de lo ya iniciado como para las nuevas realizaciones.

En este momento se actúa en la creación de nuevas redes en Niza, Montpellier, Le Mans, Tuors, Toulon, Caen y Orleans. Una lista que podría ampliarse en función de las disponibilidades de financiación. Pero los grandes proyectos del 2000, y con ellos las grandes inversiones, estarán centrados en el reforzamiento de las redes en explotación.

El programa a medio plazo de Lyon, que podría contratarse en este año, incluye la construcción de 10 km de metro a los que habrán de añadirse de 25 a 30 kilómetros de tranvía en concesión. Saint Etienne prolongará sus líneas de tranvía en 2 km y renovará completamente el material, Nantes prepara la construcción de su segunda y tercera líneas de tranvía y Marsella prolongará la línea 2 hacia el

norte. En estudio se encuentran la línea B de Toulouse y las segundas fases de desarrollo de las realizaciones en curso en Estrasburgo, Rouen y Burdeos.

Al margen de estos proyectos, el Ministerio de Transportes y las comunidades urbanas y metropolitanas trabajan en el estudio de fórmulas para la financiación de estas obras. En perspectiva está el establecer un nuevo equilibrio entre las aportaciones hechas por el estado, las



Tranvía de Grenoble.

colectividades territoriales, los inversores privados, las empresas de transporte y los usuarios.

RELANZAMIENTO. Según los responsables de la Subdirección de Transportes Urbanos, Regionales y Departamentales, el objetivo fundamental de invertir la tendencia, iniciada en los años 50, de favorecimiento del transporte privado, se ha conseguido. La ola de desmantelamientos de redes de tranvía registrada en todo el territorio francés, con las excepciones de Lille, Saint Etienne y Marsella ha terminado, al mismo tiempo que se dedicaban mayores esfuerzos inversores a las redes de metro.

Fueron las aglomeraciones millonarias las que se dotaron de nuevas redes de metro, pesados o ligeros, o potenciaron las ya existentes, después Nantes y Grenoble reintrodujeron el tranvía, no sin polémicas, y Saint Etienne modernizó este medio de transporte con el que ya contaba. En total, en los últimos quince años fueron 105 los kilómetros de redes ferroviarias —37 de tranvía y 68 de metro— puestos en servicio.

Pero más reseñable es para sus responsables el esfuerzo realizado en la innovación



Val 206 en estación aérea.

tecnológica. Los metros tradicionales han reconquistado la imagen de modernidad en materia de confort, estética y seguridad, de la cual podría ser un buen ejemplo el sistema de conducción automática de la línea D de Lyon (Sistema Maggaly).

Paralelamente los tranvías

de los años 80 han hecho olvidar a los de los cincuenta por sus mejores prestaciones en confort, accesibilidad, seguridad y velocidad comercial, así como en regularidad y frecuencia. Por último el sistema VAL, primer metro urbano enteramente automático, ha constituido una verda-

dera revolución por su fiabilidad, su flexibilidad de explotación y sus frecuencias.

Todas estas realizaciones son el resultado de las inversiones, públicas y privadas, realizadas en los últimos quince años en el transporte urbano y de provincias, cuyo monto total asciende a más de 30.000 millones de francos, unos 570.000 millones de pesetas. Del total de la inversión el estado francés ha contribuido, aproximadamente, con la cuarta parte, financiando entre el 40 y el 50 por ciento de los costes de infraestructura para proyectos pilotos y más del 30 % en el resto de los proyectos. El esfuerzo inversor del Estado se ha sido notable también en el plan de investigación y desarrollo del "modelo de tranvía francés".

Sin embargo es la mejora de la calidad de vida en las ciudades que han desarrollado sus redes de transporte metropolitano, el éxito del que los planificadores de los transportes urbanos franceses hacen mayor gala. Aumento de la movilidad urbana, reparto modal más favorable, niveles de productividad y atracción de usuarios mayores, mejoras en las cuentas de explotación de las empresas y revalorización de la imagen urbana e integración social son los logros alcanzados. □

LA POLEMICA DE LA SEGURIDAD

Una cadena de accidentes leves ha puesto en entredicho la seguridad de las redes parisienses de cercanías ferroviarias. Con casi ocho millones de pasajeros diarios y menos de 20.000 incidentes de todo tipo anuales —de los cuales el 90 por ciento se produce en la subida o bajada de los viajeros— sus gestores y técnicos las consideran uno de los medios de transporte más seguros.

Desde el punto de vista de la utilización del material la mayor parte de las líneas de la red ferroviaria RATP están equipadas con conducción automáti-

ca que limita la función del conductor, en condiciones normales de marcha, al servicio de viajeros, eleva las condiciones de seguridad y garantiza también la parada del tren en el caso de problemas fisiológicos del conductor. Este sistema que permite cadencias comerciales altas puede ser inhibido por los conductores fuera de las horas punta.

Sin embargo, la polémica ha continuado y los responsables se han visto obligados a acelerar su política de seguridad centrada en la instalación de nuevos sistemas de seguridad en marcha y de control de la conducción. De esta forma se ha elaborado el SA-

CEM (Sistema de Ayuda a la Conducción, la Explotación, y el Mantenimiento) que asegura el control de velocidad de las ramas en el tronco central de la línea A de la red RER-RATP parisiense.

La próxima etapa de esta política de seguridad incluirá la puesta en servicio de la línea completamente automática METEOR, sobre la experiencia de SACEM. Pero la gran baza a jugar es el desarrollo en un futuro próximo del sistema AIMT (Automatización Integral del Movimiento de Trenes) que consagrará el control informático total de los sistemas de transporte ferroviario. □