Le tram devant l'opéra de Bordeaux. L'alimentation par le sol permet d'éviter les câbles aériens. PHOTO CULTURA CREATIVE, PHOTONONSTOP

Renié et détruit après-guerre, le tram redevient l'élément clé de la transformation des villes. Une vision française née à Nantes avec le modèle d'Alstom et qui répond aux enjeux écologiques.

Tramway *Travelling avant*

Par **SIBYLLE VINCENDON**

Commençons par parler de plaisir. Ou plutôt par l'interroger. Pourquoi est-ce si agréable de faire une balade en tramway ? Qu'y a-t-il de si plaisant dans cette sorte de glissade ? Sa douceur ? Sa fluidité ? Est-ce parce qu'on entre dans l'engin et qu'on en sort sans plus d'effort que de mettre un pas devant l'autre ? Ou bien est-ce parce que les baies vitrées sont si grandes que le paysage est cadré en Cinémascope dans un long travelling ? On se met de la musique dans les oreilles et, pof, c'est parti, on peut aller jusqu'au bout de la ligne. Il y a de la sensualité là-dedans. En regardant l'autre jour une mère sortir du bus à reculons avec la poussette en équilibre sur les trois marches, on s'est souvenu que le plaisir n'était pas l'ordinaire des transports en commun.

En tramway, on voyage. Par exemple, il ne viendrait jamais à l'idée d'un Parisien de prendre le bus 166 juste pour aller à Gennevilliers, banlieue populaire des Hauts-de-Seine. En revanche, monter dans le T2 pour traverser la Seine au pont de Bezons, somptueuse à cet endroit, pourquoi pas ? Sur le trajet, on découvre que ce tram donne accès à de charmants bords du fleuve à Sèvres. Une des stations s'appelle Belvédère et c'est mérité : magnifique panorama sur Paris. Le tramway est un flâneur.

L'arrivée du tramway fait intervenir des architectes, des urbanistes, des paysagistes. Dans le métier, on dit qu'on opère «de façade à façade». Et comme les Français sont les seuls au monde à procéder ainsi, ça dope les exportations.

C'est aussi un mal-aimé revenu en grâce. Aujourd'hui, 26 villes françaises en possèdent un, et ce chiffre, assez considérable, a été atteint en une petite trentaine d'années. Après-guerre, toutes les villes ou presque avaient démonté leurs tramways en pensant : «Bon débarras !» Dehors, la ferraille. Mais tel le crapaud transformé en prince charmant, il est revenu dans les années 80, porté par le regard bienveillant de quelques élus et de quelques industriels aussi, qui se sont demandé comment lui redonner bonne figure. Et ils y sont si bien parvenus que l'on peut parler aujourd'hui de *«tramway à la française»*. La formule sert de titre à une exposition (1) qui recense les principaux exemples de cette réussite *(lire aussi* Libération *du 15 avril)*. L'expression n'est pas usurpée : l'histoire du tramway à la française est une belle histoire.

Gauche innovante

Le tramway, c'est d'abord un maire : Alain Chénard, élu à Nantes en 1977, de cette génération de gauche qui va préfigurer les maires de la décentralisation à venir. A l'époque, l'industriel Matra fait la tournée des édiles avec son système de métro automatique léger, le Val, qu'il présente comme une solution miracle pour décongestionner les bus sans déranger les automobilistes, l'engin circulant en sous-sol. Magique. Dans ces années qui n'ont pas encore le regard critique que l'on porte aujourd'hui sur l'automobile, l'argument est très séduisant. Mais l'opiniâtre Alain Chénard pense tramway. Pas simple. Frédérique Prédali, chargée d'études à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, explique ainsi qu'à Nantes, *«on était assez démuni. Il fallait établir des compétences, des normes. Techniquement, ce n'est pas très différent du ferroviaire, mais ça circule en milieu urbain. C'est là que cela devient difficile»*. Alain Chénard essuie les plâtres et le paie plein pot : aux élections de 1983, il est battu par le RPR Michel Chauty, qui refusera d'inaugurer le tram. Tout le monde n'a pas le sens de l'histoire.

L'épisode ne décourage pas les pionniers. Grenoble arrive vite, car Hubert Dubedout, maire emblématique de la gauche municipale et innovante, réfléchit au tramway depuis longtemps. Son successeur, le RPR Alain Carignon, moins borné que Chauty à Nantes, continue le mouvement et développe la desserte.

«C'est tout ou rien»

Mais la révolutionnaire en chef, c'est Catherine Trautmann à Strasbourg. Elle aussi a envoyé Matra sur les roses. La maire pousse la réflexion urbaine bien plus loin. Il faut que le tramway permette une reconquête du centre-ville. Et quelle reconquête... En 1989, tout devient piétonnier, avec parkings relais et ticket unique. Grenoble avait réaménagé les rues où passe le tram, mais c'est à Strasbourg que s'applique pour la première fois une requalification urbaine totale. L'espace public se modifie et le matériel roulant aussi car la ville commande à Alstom le premier de ces modèles arrondis qui vont s'imposer ensuite.

Naturellement, chasser les voitures d'un centre-ville ne se fait pas sans cris. A ce sujet, Philippe Ventéjol, adjoint au directeur de la RATP et mémoire vivante de la maison, souligne que *«l'un des côtés intéressants du tramway, c'est que l'on n'en connaît pas un seul qui ne se réalise sans un débat politique local costaud»*. Les couloirs réservés des bus *«offrent plus de prise aux dénaturations : là où ça fâche, on ne fait pas. Avec le tram, c'est tout ou rien»*. Donc, un tramway, c'est d'abord un maire, et couillu de préférence. Car si le dispositif fait le bonheur des usagers une fois en service, il crée l'enfer sur terre pendant les travaux. Certes, comme l'explique Frédérique Prédali, *«en se débrouillant bien, on inaugure avant les élections quand les arbres sont replantés et les trottoirs refaits»*. N'empêche, il faut des nerfs d'acier pour oser, comme Alain Juppé à Bordeaux en 2003, lancer les chantiers de trois lignes à la fois. A l'époque, faire un reportage sur le sujet est très facile : dès la première question, les gens parlent pendant des heures de leur vie impossible, des trajets interminables et du chiffre d'affaires des commerçants qui s'écroule. Dans le bureau de l'adjoint à l'urbanisme, on peut voir une affiche «le tramway à mi-parcours», sur laquelle un feutre rageur a ajouté : *«Et c'est déjà le grand bordel !»* Il faut aux élus des nerfs solides, donc, et →

A l'instar de nombreuses villes de province, le tram de Montpellier (ci-contre) traverse le centre. A Paris, le T3 **(en bas) longe le périph au sud et à l'est.**

PHOTO ALEXANDRA FRANKEWITZ. TRANSITPICTURETANK

PHOTO EMMANUELLE BLANC. PICTURETANK

Le design des stations et du mobilier font partie intégrante de l'aménagement urbain. Ci-contre, à Lyon, en bas à Nice.

PHOTO PASCAL PAVANI. AFP

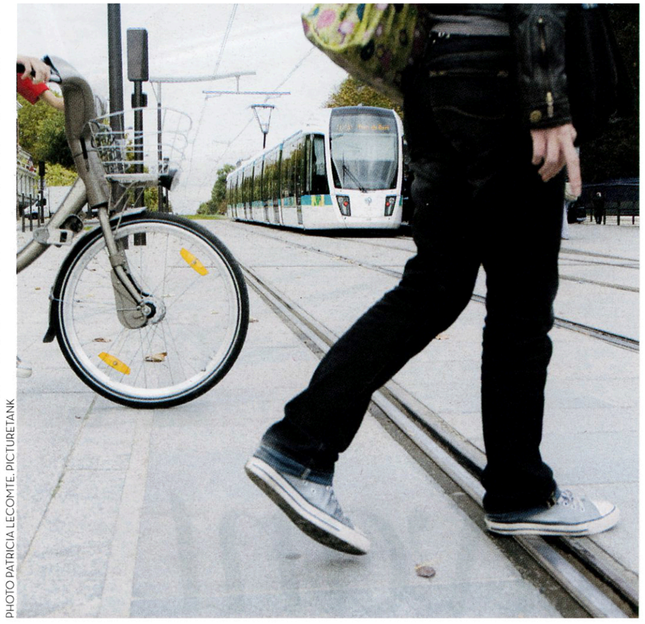

PHOTO PATRICIA LECOMTE. PICTURETANK

PHOTO OLIVIER CULMANN. TENDANCE FLOUE

TRAMWAY, TRAVELLING AVANT

→ de l'humour. Alain Juppé risquait gros, d'autant plus que le système d'alimentation par le sol, choisi pour éviter les fils devant les belles façades classées du centre, va tomber régulièrement en carafe pendant toute la première année. Mais il a gagné. L'attractivité de Bordeaux a fait un bond en avant grâce au tramway et à la requalification urbaine qu'il a entraînée. Partout, le tram est un outil puissant de marketing territorial.

Pourtant, le *«débat politique local costaud»* qui l'entoure n'est pas toujours sans mauvaise foi. A Orléans, en 2001, l'UMP Serge Grouard fait chuter le socialiste Jean-Pierre Sueur en bataillant contre le projet d'une deuxième ligne. Une fois élu, naturellement, Grouard le mène à bien. Lors des dernières élections municipales, le tramway s'invite au cœur du débat dans bien des villes. A Amiens, le socialiste sortant est battu par une candidate de droite, Brigitte Fouré, qui préfère développer ce qu'on appelle les bus à haut niveau de service, les BHNS, qui roulent dans des couloirs réservés avec priorité aux feux. Mais qui ne sont que des bus. Face au populaire tramway, cette position politique est-elle tenable à long terme ? Le même débat a eu lieu au sein de la gauche dans la pionnière Grenoble, où le vainqueur écologiste, Eric Piolle, ne cache pas sa préférence pour le BHNS. Plaider ce choix à Grenoble ? Bon courage.

«Ça devient banal»

Curieusement, l'Ile-de-France, qui n'est pas loin d'avoir construit 120 kilomètres de lignes – premier client français des constructeurs –, échappe à ce schéma de portage politique. Le Syndicat des transports en Ile-de-France (le Stif) est le commanditaire des lignes pour le compte des nombreuses collectivités qui le composent. Il a beau être présidé par le patron du conseil régional, le socialiste Jean-Paul Huchon – qui prend grand soin d'inaugurer chaque tronçon en fanfare –, il n'y a pas dans la région capitale cette incarnation de la réalisation en la personne d'un élu. *«On traverse une cinquantaine de villes avec nos tramways et quand on en fait un maintenant, ça devient banal»*, soupire-t-on au Stif.

Avec huit lignes en 2014, deux nouvelles en projet et cinq prolongements, le Stif est un gros joueur. Mais son réseau éclaté en banlieue, là où les lignes de bus saturent, n'a pas la portée symbolique de ces traversées d'élégants centres anciens. Entre les Hauts-de-Seine et le Val-d'Oise, *«le prolongement du T2 au pont de Bezons a fait gagner une heure de transport aux gens»*, dit Laurence Debrincat, de la direction du développement. En Ile-de-France, rien ne se passe comme en régions. Quand ils se manifestent, les maires sont souvent des opposants au tramway : par exemple ceux des Pavillons-sous-Bois (l'UMP Philippe Dallier) et de Livry-Gargan (le divers gauche Alain Calmat), en Seine-Saint-Denis, qui ont bloqué le plus longtemps possible la petite branche du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, les deux communes les plus pauvres de la région. Les travaux démarreront cette année.

Serpent souple et bas

Le recul aidant, la renaissance du tramway apparaît comme une histoire réellement très française. Autrement dit, initiée par l'Etat, avec ses préoccupations habituelles : aménager le territoire, soutenir l'industrie nationale. Et avec son génie fiscal propre, qui l'amène à inventer en 1971 le versement transport, taxe payée par les entreprises et source de financement pour tout ce qui va suivre.

C'est donc l'Etat, en la personne du secrétaire d'Etat aux Transports Marcel Cavaillé, qui lance en 1975 un appel aux industriels et à quelques villes, pour élaborer un transport léger destiné aux agglomérations de taille moyenne. *«Cavaillé espérait que le tramway en sortirait*, raconte Frédérique Prédali, *mais il ne pouvait pas trop le porter car l'idée passait très mal.»*

A la même époque, la RATP tourne autour du même pot. Pour notre rendez-vous, Philippe Ventéjol a exhumé des archives une étude de 1975 – dactylographiée et reliée s'il vous plaît… – qui contient l'analyse de cas de Neuchateau, ville moyenne imaginaire (quoique calquée sur une vraie). *«On y analysait tous les éléments de développement urbain pour trouver un système adapté»*, explique-t-il. Résultat : *«Un système de transport léger en site propre au sol. Ça a été la base conceptuelle de tout, de Nantes, de Grenoble…»*

Transport léger en site propre au sol ? Ce n'est pas un nom, ça. *«On s'est fortement interrogés sur le fait de l'appeler tramway et pas métro léger*, poursuit-il. *On avait quand même démoli les tramways en France et quand on analyse ce qu'on reconstruit, ce n'est pas du tout la même chose. Mais on a été infoutus de trouver un autre nom.»*

Pourtant, c'est vrai, ce qui roule aujourd'hui n'a rien à voir avec les caisses brinquebalantes et haut perchées qui prévalaient avant-guerre et règnent encore à l'étranger. Cette sorte de serpent souple et bas qui glisse au ras du sol est une invention française, due à l'industriel Alstom, dont la division énergie est aujourd'hui l'objet des convoitises américaine et allemande.

Constructeur de métros et du premier tramway de Nantes, l'industriel découvre dans les années 80 les deux composants de la formule magique : plancher bas intégral et plateforme customisable. *«Le grand saut technologique, c'est celui de l'accessibilité avec le plancher bas intégral*, raconte Jérôme Wallut, directeur général d'Alstom Transport France. *C'est technologiquement compliqué en raison de la miniaturisation des bogies* [le chariot situé sous les véhicules sur lequel sont fixés les essieux et les roues, ndlr], *c'est une performance réalisée par nos ingénieurs français.»* Mais ça change tout en matière de service car les montées et descentes des rames vont deux fois plus vite. Sans compter le confort (fauteuils roulants, poussettes, bagages…).

L'autre astuce, c'est la politique de plateforme, comme en automobile. Le Citadis, tramway Alstom, est une base commune aux quelque 1700 rames que le constructeur a vendues en quinze ans. Une base que les commanditaires personnalisent. Faces avant-arrière, couleurs et motifs, aménagements intérieurs : on choisit ses options. Xavier Allard, directeur du design dans la maison, montre ainsi une collection d'une trentaine de «nez» possibles et tout le système de pièces modulables qui *«permet, selon notre stratégie et à la demande du client, que nos designers internes ainsi que d'autres designers, artistes, créatifs en externe puissent exprimer leurs visions de la ville à travers le tramway»*. A Montpellier, Garouste et Bonetti, puis Christian Lacroix ont décoré les quatre premières lignes. L'artiste Miss Tic se chargera de la cinquième. Modeste, Xavier Allard estime qu' *«aucun acheteur ne mettra un centime de plus pour le design, si attractif soit-il. Mais*, ajoute-t-il, *le design contribue très souvent à emporter une commande»*.

Levier urbain

De fait, Alstom a décroché de nombreux contrats, quoique pas seulement grâce à ses astucieux matériels roulants. Grâce aussi au levier urbain que le tramway a toujours été depuis son retour. Les concepteurs de ces projets ne se sont pas contentés de poser des rails pour y faire rouler des trains, ils ont modifié de fond en comble tout l'espace public. Les stations, d'abord, sont architecturées et pensées comme des repères. Le reste suit. Voies piétonnisées, places refaites, façades nettoyées, trottoirs élargis, arbres replantés, voies pour vélos : l'arrivée du tramway est un moment d'urbanisme qui fait intervenir des architectes, des urbanistes, des paysagistes. Dans le métier, on dit qu'on opère *«de façade à façade»*. Et comme les Français sont les seuls au monde à procéder ainsi, ça paye. *«Si nous exportons un tramway sur deux, c'est parce que nous avons cette vitrine en France»*, résume Jérôme Wallut, d'Alstom.

Paradoxalement, le tramway rompt avec une habitude très française qui consistait à éventrer des quartiers entiers avec des autoroutes et des voies ferrées sur le mode «dégagez la piste !» Désormais, la méthode est moins brutale, mais cette délicatesse ne fait-elle pas monter les additions ? La frénésie des années 90 à 2000, qui ont vu les projets se multiplier dans des agglomérations plus modestes, comme Reims, Orléans, Valenciennes, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Angers, Le Havre, Caen ou Le Mans, ne relève-t-elle pas, dans certains cas, d'une mode déraisonnable ? Frédérique Prédali, de l'IAU, tempère : *«Des petites villes se sont lancées alors que ce n'était peut-être pas justifié en termes de fréquentation. Mais souvent, c'était le seul moyen d'interdire les voitures en centre-ville. C'est cher, mais n'est-ce pas toute une économie de ville qui se transforme ?»* Peut-on alors faire moins onéreux ? A la RATP, Philippe Ventéjol affirme qu'il faut être prudent : *«J'ai toujours des doutes quand je vois des raisonnements qui tendent à tirer ce concept vers le bas : la qualité de service doit être de type métro.»* Sinon, autant se contenter des bus.

Présent partout, le tramway rencontre désormais ses premiers accidents de parcours, au sens propre du terme. Spectaculaires, ils restent rares. En 2011, dernière année de l'étude la plus globale, 7 personnes ont été tuées par un tramway en France. A comparer avec les 50 morts de la circulation rien qu'à Paris dans le même temps.

Nouveau contrat social

En fait, l'accident le plus grave que vient de rencontrer le tramway, c'est la suppression de l'écotaxe. L'idée de faire financer un transport collectif exemplaire par les pollueurs était pourtant pile dans l'esprit tramway. En effet, dès les premiers projets des années 80, l'Etat va conditionner ses solides subventions à l'élaboration par les municipalités d'un plan de déplacements global. Cela va les pousser à faire de l'urbanisme car tout se tient : la place des voitures, les secteurs piétons, les lignes de bus, le vélo. Cette obligation contraint aussi les centres-ville à penser à l'échelle de leur agglomération. Donc à desservir leurs périphéries et leurs quartiers sensibles. A sa façon tranquille, le tramway devient un nouveau contrat social, qui lie l'Etat, les collectivités et les populations. Car à la fin, ce sont bien elles qui adoptent ce déplacement plus vertueux sur le plan climatique.

Dès le début, la conscience des enjeux écologiques a renforcé la pertinence du tramway. Les architectes, les urbanistes et les artistes, en déployant le même soin d'un bout à l'autre des lignes, lui ont conféré une forme d'égalité républicaine. Partout où il passe, le système requalifie les lieux. C'est plus facile sur les quais de Bordeaux que sur la nationale 1 entre Saint-Denis et Sarcelles, car le tramway n'est pas un magicien. Mais il porte la promesse que les lieux peuvent changer.

Dans quel endroit le tramway se livre-t-il à l'exercice le plus difficile ? Dans le chaos des nationales franciliennes, quand il passe dignement entre Speedy et Rapid'Pizza ? Ou, à Tours, quand il traverse le cœur de l'ancien royaume, protégé et sauvegardé de partout ? Le tramway de Tours est le plus récent, inauguré fin 2013. Peut-être le mieux né aussi, car avant même que les rames ne soient esquissées, le paysage qui allait les accueillir était imaginé par un collectif d'artistes et de designers dans un livre blanc, «Ensemble(s), la ligne». Ensuite s'est déployée une alliance entre l'agence d'architecture Richez et associés, la designer Régine Charvet-Pello, qui a tracé la forme des rames, et le sculpteur Daniel Buren, qui a dessiné leur habillage et les stations. Ses célèbres rayures se répondent entre wagons, quais et totems. Le tramway de Tours n'a pas de couleurs. C'est un miroir qui reflète poliment sur ses parois les murs de la ville qu'il traverse. Sur YouTube, on trouve à son sujet une vidéo intitulée : *«Le plus beau tramway du monde.»* Eh bien, c'est vrai. ◆

(1) «Tramway, une école française», au Lieu du design, 74, rue du Faubourg Saint-Antoine, 75012. Jusqu'au 2 juillet. Rens. : 01 40 41 51 02.