



© Illex Paysages

Passage du tramway place Al Joullane à Rabat.

COCORITRAM !

Le savoir-faire français en matière de tramways s'exporte plutôt bien. Ce que bureaux d'études, urbanistes et paysagistes vendent à l'étranger, au-delà des performances techniques, c'est une amélioration de la qualité urbaine.

Des projets de tramway émergent partout dans le monde, de Brasilia en Chine, en passant par Mexico, Abu Dhabi, Dubaï, Alger ou Casablanca. La plupart font appel à des bureaux d'études d'ingénierie des transports français comme Egis, Ingerop ou Systra, ou à des fournisseurs hexagonaux de matériel roulant comme Alstom Transports. Les tramways représentent 10 % du chiffre d'affaire de ce dernier. Le Citadis, tramway sans caténaires qui a connu bien des déboires à ses débuts à Bordeaux, a été vendu à plus de trente villes dans le monde. Hubert de Blaye, directeur de produits de plateformes urbaines chez Alstom Transports, estime que « le marché va croître de 3,7 % par an pendant dix ans », se référant à une étude de l'Unife (association professionnelle de l'industrie du rail). Car une fois équipées de métros, les grandes métropoles passent au tram, tandis que les agglomérations de taille moyenne choisissent

directement ce mode de transport, et les plus petites le bus en site propre.

Pour faire leur choix, leurs édiles viennent tester les lignes de tram françaises, réputées pour leur qualité. Frédéric Blerot, de Richez associés, l'agence d'architectes-urbanistes française qui affiche le plus de références dans ce domaine, explique sa conception du tramway à la française : « il fonctionne en site propre et s'accompagne d'un travail d'insertion dans l'espace public de façade à façade. Les équipes d'urbanistes et de paysagistes interviennent en amont, avec le bureau d'études transports, dans l'élaboration du projet ». Le site propre permet d'approcher l'efficacité du métro ; pour l'exploitant, il garantit vitesse, régularité, sécurité et facilité d'accès à la rame, notamment pour les personnes handicapées. C'est ainsi que Bruxelles, dont les tramways partagent la chaussée avec les autres véhicules, s'est converti au site à ce mode de circulation, avec l'aide de Richez associés,



car aujourd'hui, les tramways de la Société intercommunale des transports de Bruxelles (Stib) peinent à respecter les objectifs de vitesse commerciale et d'horaires. La Stib a aussi commandé des rames à plancher bas chez le canadien Bombardier, car l'accès en hauteur des tramways traditionnels pénalise les personnes handicapées ou les mamans avec poussettes... et ralentit le départ.

Selon Hubert Metge, directeur technique chez Systra Conseil, « les Français ont inventé un tramway plus séduisant que ceux fonctionnant encore en Belgique et dans le nord-est de l'Europe. Comme les tramways avaient disparu des métropoles, ils ont dû partir de zéro. Les villes pionnières - Nantes, Strasbourg, Grenoble - ont ainsi profité de la nécessité de réorganiser la circulation automobile, de déplacer les réseaux sous la chaussée, d'acquiescer du foncier, pour améliorer en même temps l'espace public ». La qualité urbaine apportée par le tramway a contribué à le faire accepter; car au début, on s'en

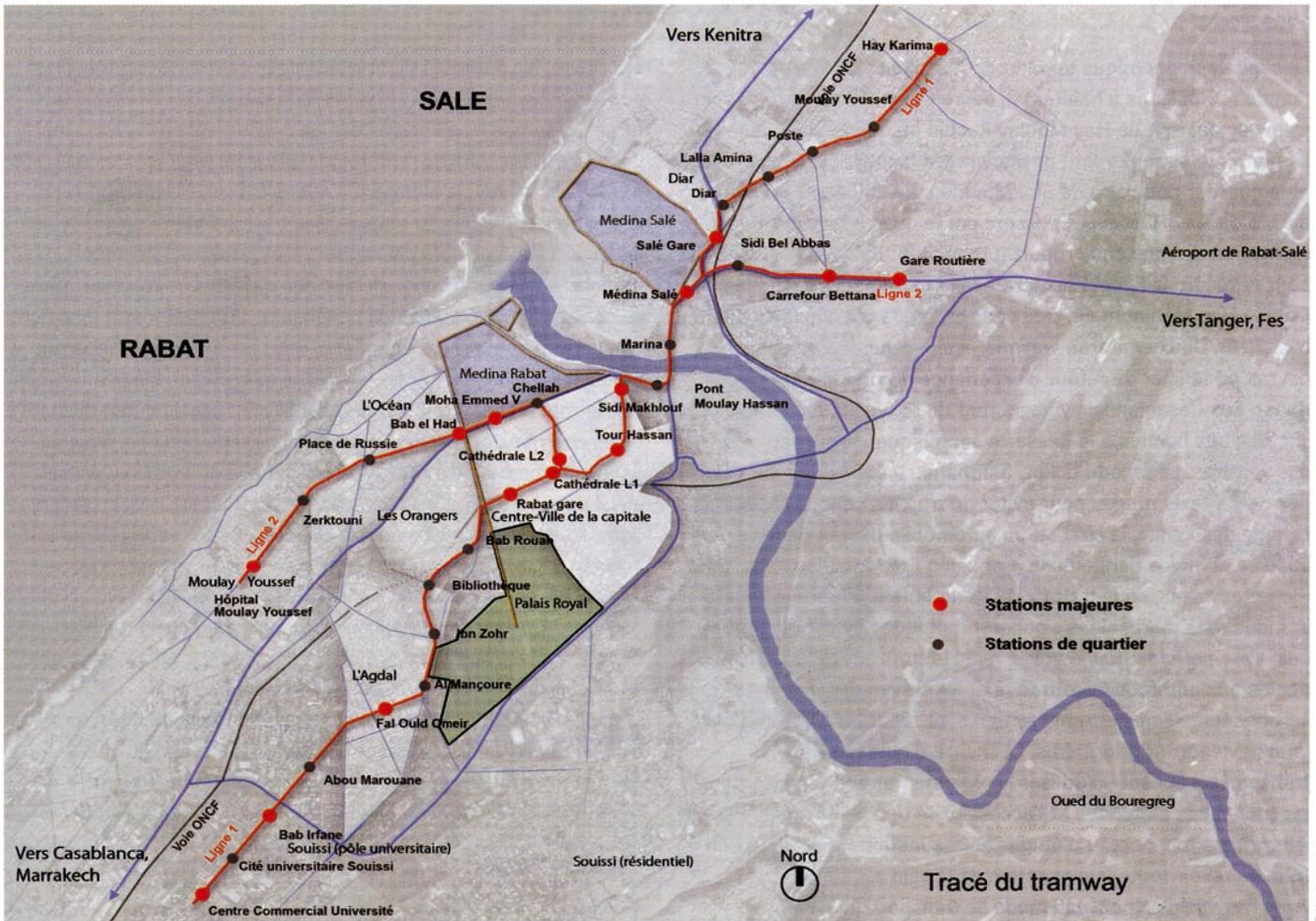
souvent, les villes pionnières ont dû affronter de nombreux détracteurs.

Si l'amélioration du cadre urbain est un argument de poids, selon Hubert Metge les édiles étrangers, « sauf exception, ne mesurent pas forcément l'importance du travail des urbanistes et paysagistes. Ils ne pensent pas architecture, paysage ou urbanisme mais demandent des gens compétents en aménagement, mission pour laquelle un bureau d'études VRD et circulation pourrait répondre. Mais nous, dès la première réponse à l'appel d'offres, présentons un architecte-urbaniste, surtout quand la ville bénéficie d'un patrimoine de qualité ».

Un tramway « architecte de la ville »

L'approche française s'attache aussi au design et à la « livrée » du véhicule : chaque ligne a sa propre identité et le tramway contribue à l'image de marque de la ville. Les bureaux d'études français mettraient donc en avant un savoir-faire →

Ilex Paysages travaille sur le tramway Rabat-Salé avec Egis Rail (ex-Semaly), qui l'a missionné pour participer aux études préliminaires d'insertion du réseau général de tramway en 2006. Dans le cadre du même contrat, Ilex a réalisé l'AVP de la première ligne Rabat-Salé (insertion, matériaux, végétal, mobilier). Il est actuellement sous-traitant du groupement Egis rail-CID (bureau d'études marocain qui intervient aussi à Casablanca) pour la définition des mobiliers et abris de station. Le plan de paysage végétal et l'assistance sur les questions d'insertion fine et de choix des revêtements.





Passage du tramway dans le quartier Hay Mohammadi à Casablanca.

Un tram pour apaiser Casablanca

La capitale économique du Maroc, Casablanca (une agglomération de 4,5 millions d'habitants), devrait disposer d'ici 2012 d'un tramway qui irait de Hay Moulay Rachid au quartier des facultés. La première ligne (29 km) desservira les facultés, le centre-ville et le quartier populaire de Sidi Moumen. La deuxième (17 km) partira de Hay Hassani et passera par le quartier Anfa, site d'urbanisation de l'ancien aéroport (urbanistes : Reichen et Robert ¹) pour rejoindre la ligne 1 au centre-ville et poursuivre vers le sud, jusqu'à Hay Mohammadi. Deux autres lignes devraient s'y ajouter d'ici 2015. Deuxième tramway marocain, celui de Casablanca devrait bénéficier du retour d'expérience du premier, engagé à Rabat. Les Casablancais y gagneront de l'oxygène en comparaison des bus bondés à la desserte anarchique, perdus au milieu des voitures. Le prix du ticket, 5 dirhams, a été calqué sur celui des petits taxis rouges pour éviter de trop les concurrencer. Le long des lignes, la circulation automobile devrait devenir plus apaisée et moins dangereuse. Car selon Frédéric Blerot, de Richez associés, sous-traitant du groupement Systra-CID, « les grandes rues marocaines s'apparentent à des autoroutes urbaines, avec parfois 2 fois 4 voies. Avec le tramway, la chaussée dédiée aux automobiles rétrécira et les traversées des piétons seront sécurisées. Le tramway et les autres transports en commun deviendront prioritaires. Le maître d'ouvrage Casa Transports a accepté d'utiliser la réglementation française pour les traversées piétonnes et l'accessibilité des handicapés. Par ailleurs, Transitec, bureau d'études suisse installé à Rabat, est en train de revoir toute la circulation de la ville ». Avec l'arrivée d'un nouveau mode de transport imposant et

prioritaire, les autorités marocaines devront réaliser un travail pédagogique auprès des automobilistes, aussi déroutés que le furent un temps les Parisiens par les croisements avec le tramway des Maréchaux. Afin de renforcer la sécurité, l'agence Richez associés a prévu une plateforme et des traversées piétonnes de différentes couleurs. Par ailleurs, des trottoirs hauts délimiteront les espaces piétonniers par rapport à la chaussée. L'agence réfléchit aussi à une bande dédiée aux cyclistes et aux charrettes. Le centre-ville de Casablanca bénéficiera d'un traitement plus riche que les autres quartiers de la ligne, mais les matériaux resteront modestes, en faisant primer la solidité et la facilité d'entretien. Les sols seront unifiés, ou distingués seulement par du béton désactivé ou de l'enrobé de couleur. Il n'est pas prévu de pelouse, mais un double alignement d'arbres. Comme l'image du tramway passe aussi par un travail d'insertion de façade à façade, le quartier Art déco, l'un des plus beaux au monde, devrait être particulièrement valorisé. « Les stations feront référence à cette époque, avec des contrastes de noir et blanc. La ville de Casablanca a prévu un petit concours local de design pour les stations », précise Frédéric Blerot. La place des Nations Unies, encadrée par un bel ensemble architectural des années 1920, devrait être libérée du stationnement qui l'encombre et se revêtir d'un ciment d'inspiration art déco. La place Mohamed V, proche du quartier Art déco et de la médina, sera traitée par les architectes du futur théâtre Casa Art : Christian de Portzamparc et Rachid Andaloussi.

1. Lire Traits urbains n° 17, page 60.

→ national en répondant aux appels d'offres, et contribueraient ainsi à l'exportation du modèle français de tramway. Hubert de Blaye partage cet avis : « en France, la notion d'un tramway architecte de la ville est acquise, alors qu'ailleurs la problématique du transport urbain passe très rapidement sur la notion d'aménagement. Reste que les membres de l'Union internationale des transports publics comparent beaucoup leurs projets ».

Guerric Péré, d'Ilex Paysages, propose une analyse différente : « pour Annaba, en Algérie, où mon agence concourt avec Systra, la notion d'insertion urbaine apparaît dans l'appel d'offres. Pour le tramway de Rabat-Salé, ceux qui pilotent le projet cèdent un haut niveau de culture urbaine ; ils ont souvent étudié dans des écoles françaises ; ils saisissent parfaitement l'importance de l'insertion urbaine, font la différence entre la qualité de prestation apportée par les équipes françaises face à d'autres qui cassent les prix. Mais ils ne disposent pas toujours des moyens financiers pour agir ». Par ailleurs, selon le paysagiste lyonnais, « il faut relativiser la notion de traitement de façade à façade dans une ville comme Salé, où il existe encore des rues en terre battue sans trottoirs. Je ne suis pas d'accord pour coller des matériaux luxueux comme le granit importé de Chine dans les pays émergents. A Rabat, il y aura du béton sur le sol et le plus possible de matériaux locaux ».

Dans les pays émergents, qui expérimentent pour la première fois le pilotage d'un projet de tramway, l'insertion urbaine ne bénéficie pas toujours de fonds aussi importants qu'en France - ni les villes de l'autonomie fiscale et politique. Au Maroc, c'est le roi qui décide des grands projets d'urbanisme, et s'y implique personnellement. A Rabat, un établissement public d'Etat, l'Agence pour l'aménagement de la vallée de Bouregreg¹ pilote le projet de tramway. Un rôle joué à Casablanca par la Société anonyme Casa Transports, dont les élus ne détiennent pas la majorité. En Algérie, c'est le ministère des Transports qui assure la maîtrise d'ouvrage des tramways, via les services du Wali (Préfet). Reste que décider de relier les habitants des quartiers populaires au centre-ville par un transport en commun de qualité témoigne d'un volontarisme appréciable.

Nora Hachache

1. L'Agence Reichen et Robert travaille sur l'aménagement urbain de la vallée.

1 13 Mise en place d'un nouveau marquage + vélos

2 Rénovation des voiries et aménagement cycliste

3 Vers un centre historique 100 % piéton ?

4 Réaménagement du boulevard de l'Impératrice (2 ans de travaux à partir de mai 2009)

5 Projet de parking de courte durée pour autocars et autopartage

6 Piétons

7 Projet d'aménagement d'une zone piétonne

8 Tourne-à-droite supprimé ?

9 Aménagement d'un axe, mise en valeur de la perspective.

10 Axe piéton

11 Déplacement des entrées et sorties Fortis ?

12 Projet d'aménagement d'une traversée piétons

Plan de principe de la desserte de la gare centrale de Bruxelles par une ligne de tramway en site propre (mars 2009).

