

Tram de Reims : la première concession française en chantier

Formule de financement des infrastructures de transports urbains assez courante à l'étranger, la concession arrive en France. Un groupement privé conduit par Alstom et Transdev va construire et exploiter le tramway de Reims pendant trente ans. Après quelques turpitudes électorales, les travaux ont enfin été lancés. L'ouverture est maintenant prévue au début du printemps 2011.



Photomontage du tram et maquette de son nez en forme de flûte à champagne.

Reims est passée à gauche. Mais le principal projet de la majorité précédente n'a pas été remis en cause. Le « plus beau tramway du monde » dont elle rêvait sera bien construit dans le cadre qu'elle avait envisagé : la première concession privée globale pour un réseau de transports en commun en France. La nouvelle mandature démarre d'ailleurs avec des travaux, puisque le chantier a été lancé le 19 mai. Continuité, donc. A commencer

> Grande ville, petite agglo

Douzième ville de France avec environ 185 000 habitants, Reims n'occupe que la vingt-huitième place pour son agglomération. Celle-ci, qui compte 220 000 habitants, regroupe six communes, fédérées dans la communauté d'agglomération Reims Métropole. La deuxième d'entre elles, Tinquex, dépasse à peine les 10 000 habitants. Même si elle représente 85 % de la population, la ville-centre ne fournit que 17 conseillers communautaires sur 43. Cela n'a pas empêché l'élection de la nouvelle maire de Reims, Adeline Hazan (PS), à la tête de la communauté d'agglomération. Son premier président, Alain Lescouet, maire (divers gauche) de la commune voisine de Saint-Brice-Courcelles, est chargé des transports publics et du tramway. Il s'en occupait déjà dans la mandature précédente.

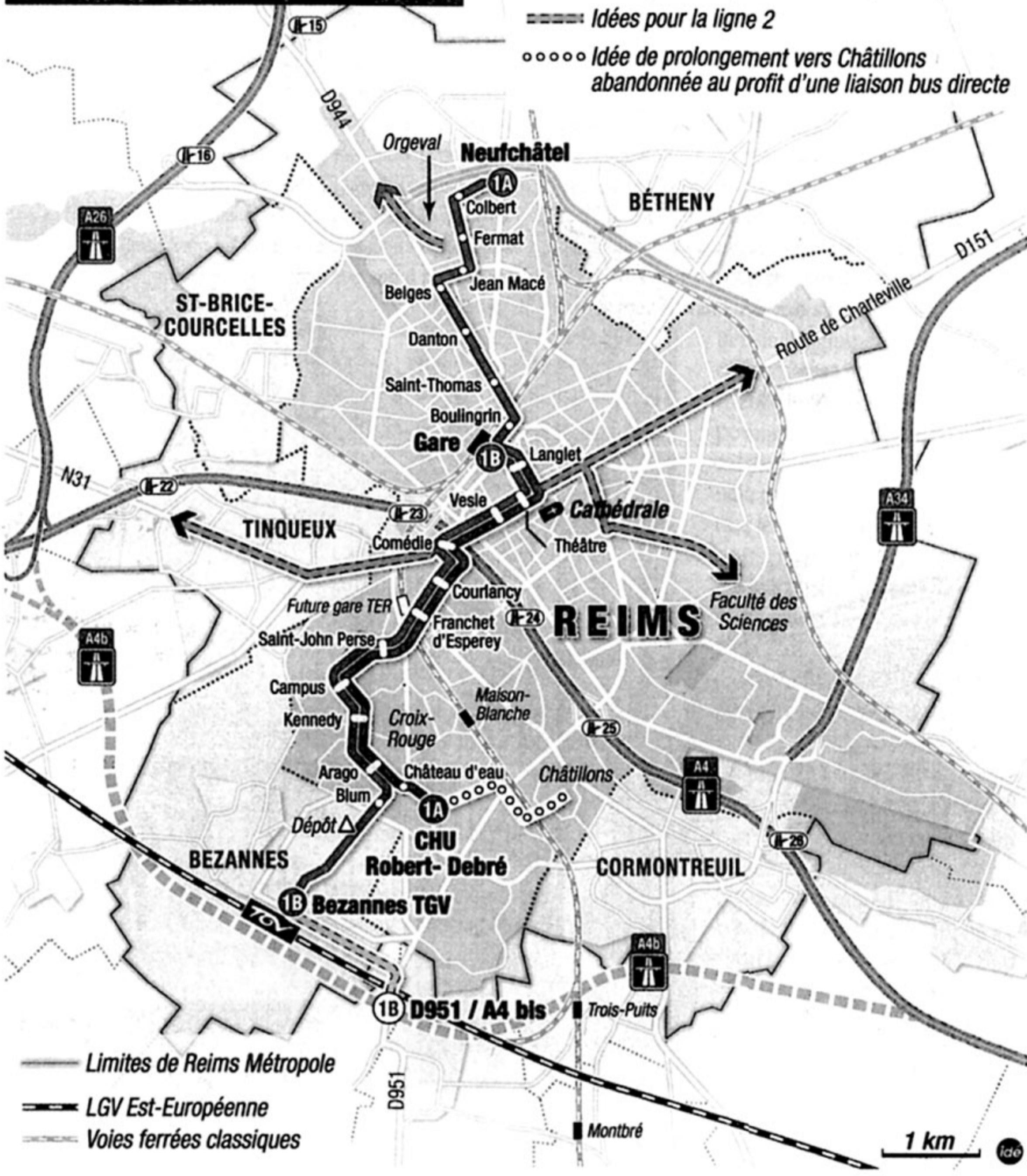
F. E.

par l'élu chargé du projet, qui est resté le même : Alain Lescouet, maire de Saint-Brice-Courcelles et vice-président de Reims Métropole chargé des transports publics. Cela dit, l'intéressé est de gauche, et c'est l'ancien maire de Reims et président de la communauté d'agglomération, Jean-Louis Schneider, qui avait fait preuve d'ouverture en lui confiant ce dossier emblématique... La nouvelle maire et patronne de l'agglo, Adeline Hazan (PS), a de toute façon toujours été favorable au tram-

way. La gauche en avait d'ailleurs un dans son programme en 2001. Quand elle était dans l'opposition, elle a certes pu contester le choix d'un projet clés en main confié à un concessionnaire privé, et critiquer les surcoûts liés à une alimentation par le sol (APS) jugée superflue. Aujourd'hui, Mme Hazan qualifie le tram de son prédécesseur de « chance pour Reims ». « Partout où il a été mis en service, il est plébiscité par les usagers, y compris par ceux qui y étaient opposés au départ, écrite elle dans le dernier numéro du magazine municipal. Avec ce tramway aux lignes résolument contemporaines, c'est l'image d'une métropole dynamique et rayonnante que nous offrirons aux regards des visiteurs ; l'image aussi d'une ville active pour relever les défis du développement durable. »

En fait, la nouvelle majorité n'avait que peu de marge de manœuvre. Car Reims Métropole a signé en juillet 2006 un contrat qui l'engage jusqu'en 2041 avec le consortium Mars (acronyme de « Mobilité Agglomération Rémoise »). Celui-ci a été chargé de construire le tramway et de l'exploiter, de même que le réseau de bus. Mené par Alstom, Mars rassemble notamment la Caisse des dépôts et son opérateur Transdev, la Caisse d'épargne, Bouygues, Colas... Depuis le début de l'année, il a déjà repris la gestion des Transports urbains de Reims (TUR), délogeant Keolis (non sans quelques péripéties judiciaires). « On avait jusqu'à présent Keolis qui dérapait sur les coûts, constate Alain Lescouet. La subvention d'équilibre avait doublé en dix ans, sans grande amélioration. La vitesse commerciale diminuait... On s'est dit qu'il fallait passer au tramway. Mais comment ? Est-ce qu'on avait la capacité financière de le faire ? Est-ce qu'avec la seule augmentation du versement transport, on pouvait avoir un système moderne avec

Le futur tram de Reims



un tramway ? » La réponse est négative, poursuit-il, ne serait-ce que parce que Reims n'est qu'une sous-préfecture et que la plupart des administrations sont à Châlons... « Et nous n'avons pas la capacité d'emprunter 300 millions d'euros. » D'où le choix d'un système clés en main faisant porter la dette par le concessionnaire. Outre Mars, étaient en lice Fluo (consortium composé notamment de Vinci, Bombardier, Keolis, Vinci et du Crédit Agricole), et Futura (avec notamment Ansal-

doBreda, Connex – Veolia Transport – et Eiffage). « Nous avons eu trois bons projets qui répondaient à notre cahier des charges, juge l'élu. Evidemment, nous avons discuté comme des chiffonniers. S'est retrouvé en tête le groupement avec Alstom. » Le projet est estimé à 305 millions (avec l'aménagement d'une esplanade piétonne devant la gare et la mise en accessibilité de l'ensemble des arrêts de bus), dont 285,5 millions avancés par Mars. Reims Métropole remboursera

une somme fixe de 13 millions par an pendant vingt-huit ans (de 2013 à 2040). « En fait, compte tenu de l'inflation, le projet reviendra au total à environ 230 millions d'euros de maintenant », calcule Christan Messelyn, le président de Mars. L'agglomération versera aussi une subvention d'exploitation annuelle de 31 millions qui, elle, est indexée sur l'inflation. Et bien sûr susceptible d'être modifiée, à coups d'avenants au contrat. Pour l'instant, Reims Métropole et le concessionnaire se sont entendus

> Un premier projet avorté

Comme bien des villes, Reims a eu ses tramways, abandonnés en 1939. La métropole champenoise a bien failli en retrouver dès les années 1990 : une première ligne longue de 7,4 km devait relier la gare, le centre-ville, la Croix-Rouge et, plus loin, le quartier des Châtillons. Elle devait être mise en service en 1994 (année où ont été inaugurés les trams de Rouen et Strasbourg). Le tramway français standard d'Alst(h)om avait été retenu. Mais en février 1991, trois mois après l'adoption définitive du projet, le maire de l'époque, Jean Falala (RPR), a tout arrêté, sous la pression, dit-on, des commerçants. Son premier adjoint, le président du district, Jean-Louis Schneiter, qui avait porté le projet, a dû avaler la couleuvre. Devenu maire de Reims en 1999, il a ressorti le dossier, peu après les élections de 2001. Pour son nouveau tram, il en a repris l'essentiel du tracé, le prolongeant au nord jusqu'à Orgeval et renonçant à la desserte des Châtillons (jugée trop lente par rapport à des bus directs vers le centre). Le concessionnaire Mars a ajouté la branche vers la gare TGV de Bezannes.

F. E.

La Croix-Rouge sera desservie par la première ligne du tram.



sur le principe d'un nouveau réseau hiérarchisé, avec deux lignes fortes de bus venant compléter le tramway, sept lignes structurantes, des liaisons de roades... « Nous sommes en train de mener une enquête origine-destination et Reims Métropole va mener une nouvelle enquête ménages, note M. Messelyn. Nous allons pouvoir affiner notre offre, qui date de début 2006. » En tous cas, ajoute-t-il, l'idée est de « préserver des lignes directes ». Il y aura peu de rabattements sur le tram. Les bus des TUR, qui transportent actuellement 120 000 personnes par jour, parcourent 7,7 millions de kilomètres

par an. Le contrat en prévoit 7,1 millions, et 1,1 million pour le tramway, avec pour objectif une progression de 40 % de la fréquentation du réseau. Mars attend

En deux points du parcours du futur tram, on va d'emblée poser des appareils de voie destinés à une future ligne 2

notamment 45 000 voyageurs quotidiens dans le tram. Au bout du compte, les péripéties de la campagne des municipales et l'attente de la déclaration

d'utilité publique (DUP) ont un peu retardé le chantier du tramway. Et ont entraîné quelques millions de surcoûts (qui s'ajoutent aux sommes précédemment citées, et qu'il faudra financer). Les travaux devaient à l'origine être lancés en février ou mars, puis en avril... Finalement, le premier coup de pioche a donc été donné fin mai. La première soudure de rails est maintenant envisagée pour avril 2009. « Pour lancer un défi, j'avais proposé une ouverture le 10 octobre

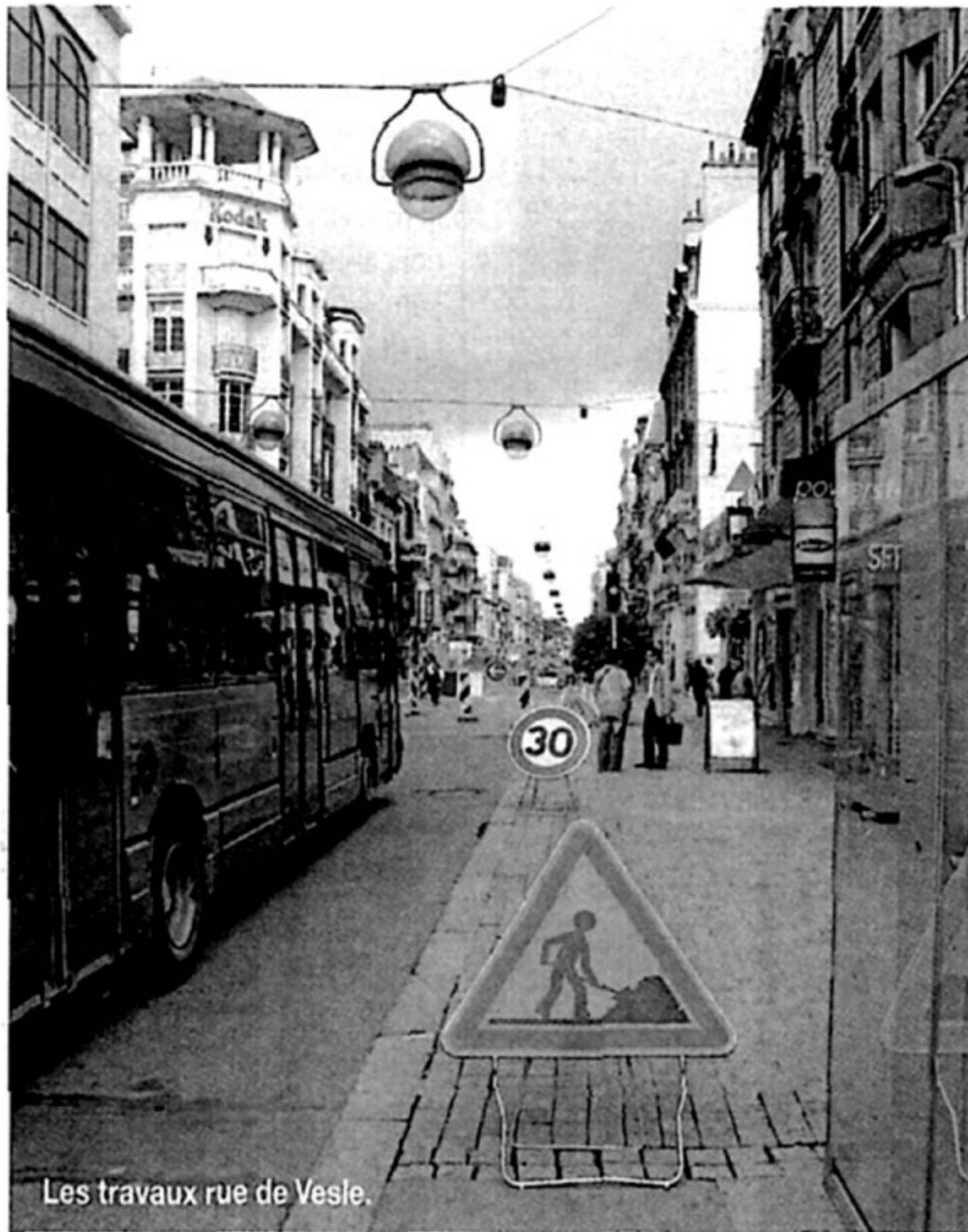
2010 à 10h10, c'était sympa, sourit Alain Lescouet. Là, on a pris un petit coup dans les dents avec ces retards. J'espère qu'on pourra ouvrir le tram avant le 11 novembre 2011 à 11h11 ! » Il reste de la marge... Christian Messelyn reste prudent : « On ne peut pas annoncer tout de suite la date d'ouverture. Disons au début du printemps 2011. » A priori en mars.

Reims aura alors deux lignes de tramway, longues de 11,2 km. La principale, maintenant baptisée 1A, reliera du nord au sud le quartier populaire d'Orgeval, l'avenue de Laon, la gare, le centre-ville, le stade et la Croix-Rouge (où sont situés de nombreux HLM, l'hôpital et une partie de l'université). La seconde, la 1B, sera surtout un renforcement de la 1A dans sa partie la plus chargée. Elle conduira de la gare de Reims à la nouvelle gare Champagne Ardenne TGV de Bezannes, au sud de l'agglomération.

C'est le groupement Mars qui a proposé cette branche vers la gare TGV, qui n'était pas prévue dans le projet initial de Reims Métropole. « Le dépôt devait être construit là, au bout d'une petite bifurcation de 500 m, raconte son président, Christian Messelyn. Ça aurait été dommage de s'arrêter à 1,5 km de la gare, d'autant qu'il n'y avait que des champs à traverser. » Si la desserte de la nouvelle gare est emblématique, elle justifie moins le prolongement – vu le peu de trains qui s'y arrêtent – que la zone d'activités qui doit sortir de terre sur le parcours. « Autant structurer la ZAC autour du tram ! », note le patron de Mars. Ledit prolongement sera construit à voie unique, un doublement étant envisageable à l'avenir. « Dans un premier temps », l'exploitant prévoit une fréquence de base de 6 minutes sur la ligne 1A et de 18 minutes sur la 1B. En outre, Mars a proposé que toute la traversée du centre de Reims, 2 km en tout, soit équipée

de l'alimentation par le sol (APS), alors que la communauté d'agglomération n'exigeait que 430 m sans caténares au droit de la cathédrale. Il s'agit(ssai)t de préserver la vue sur les tours de la façade du célèbre monument, une exigence tant des élus rémois que des architectes de bâtiments de France. Alstom a aussi apporté le Citadis. Son nez en forme de flûte à champagne, dessiné par l'agence MBD Design, a été choisi par la population. Le Suisse Ruedi Baur en a signé l'identité visuelle : quinze des dix-huit rames seront habillées de huit couleurs pastel (orange, vert, bleu, mauve... deux de chaque couleur, sauf une), les trois dernières restant grises pour recevoir des livrées publicitaires. De même, 135 bus seront progressivement colorés à partir de 2010 – quinze autres véhicules étant dédiés à la pub.

Et ensuite ? « Mon but, déjà, c'est de bien faire marcher la ligne 1 ! », remarque Alain Lescouet. Ce qui ne l'empêche pas d'embrayer immédiatement sur des projets d'extension d'un réseau à peine sorti de terre : « Le tramway ira là où il y a du monde, là où il y a des projets de développement. » En deux points du parcours du futur tram, devant la Comédie de Reims et



Les travaux rue de Vesle.

près du théâtre, on va d'emblée poser des appareils de voie destinés à une future ligne 2. Celle-ci serait donc en tronc commun avec les lignes 1A et 1B sur la rue de Vesle, la grande artère commerciale de la ville. À l'ouest, on irait vers Tinquieux. Et à l'est ?

« Mes collègues de Reims réfléchissent à un déménagement de la face des sciences, note le vice-président de la communauté d'agglomération. Or, c'est là qu'on voulait envoyer la ligne 2 ! Et on l'installerait là où passera déjà la ligne 1... » Le patron de Mars, qui a aussi pour

mission de souffler des idées à Reims Métropole, cite plutôt un tracé allant tout droit sur l'avenue Jean-Jaurès, sur la route de Charleville. Et les deux hommes envisagent volontiers des prolongements de la première ligne, au nord de Neufchâtel, et, au sud, au-delà de la gare TGV de Bezannes, pour rejoindre l'échangeur qui doit être construit entre le futur contournement autoroutier de l'agglomération et la route d'Épernay.

Il est en tous cas bien trop tôt pour avancer une date. Dans l'immédiat, Alain Lescouet aimerait déjà que l'État apporte davantage que les 8 millions d'euros déjà acquis. Le fameux communiqué annonçant la signature de la DUP en pleine campagne des municipales promettait d'ailleurs une participation de 20 à 25 %... « On attend de l'argent du Grenelle de l'Environnement, bien sûr ! D'autant plus que ce sera bonifié, car notre tramway va de zone urbaine sensible en zone urbaine sensible. Ce qui nous permettra de faire baisser notre subvention d'équilibre et de mettre des sous de côté pour une éventuelle ligne 2 ! » Après tout, l'agglomération ne s'est pas endettée pour son tram...

François ENVER

➤ Le feuilleton des élections

La nouvelle est venue de Paris. Le 5 mars, quatre jours avant le premier tour des municipales... C'est le secrétariat d'État chargé des Transports qui a annoncé que la déclaration d'utilité publique (DUP) du tramway de Reims avait été signée (et accessoirement que l'État participerait au financement du projet). En ville, on ne parlait que de ça : le préfet de la Marne avait-il signé ? L'intéressé, sur le départ, se refusait à tout commentaire. Renaud Dutreil, ancien ministre UMP qui faisait campagne contre le tramway, avait encore répété la veille dans les colonnes du journal local *L'Union* que l'arrêté de DUP ne serait pas publié contre son avis s'il gagnait les élections. Et l'avant-veille il disait avoir « l'assurance du ministre des Transports que la DUP ne [serait] pas publiée tant [qu'il n'aurait] pas négocié avec le groupement Mars », le concessionnaire. Ses deux principales adversaires qui, elles, soutenaient le projet de tram, l'ancienne ministre Catherine Vautrin (UMP dissidente) et la candidate de gauche Adeline Hazan (PS), croyaient savoir que le fameux document avait bien été signé. De fait, le préfet l'avait bien signé le 12 février. Il a quand même attendu le surlendemain du second tour

pour le publier, le 18 mars...

Renaud Dutreil critiquait le coût d'un projet qui ne figurait pas directement dans le programme du maire sortant Jean-Louis Schneider (divers droite). Il lui préférait des couloirs de bus, un « busway » à la nantaise par exemple. Mais pouvait-on encore modifier un projet qui avait été verrouillé par la signature d'un contrat de concession engageant l'agglomération pour 34 ans et demi avec un consortium privé ? On a parlé d'un dédit à payer à Mars, en cas d'abandon du projet, qui se serait monté à 120 millions d'euros – peut-être davantage... De toute façon, les électeurs rémois ont tranché : Renaud Dutreil n'est arrivé qu'en troisième position au premier tour, avec 23 % des voix, distancé par Catherine Vautrin (25,2 %) et Adeline Hazan (42,1 %). Au second tour, après son retrait et un appel bien peu enthousiaste à voter pour son ancienne collègue du gouvernement Villepin, c'est la candidate socialiste qui l'a largement emporté, avec 56,1 % des suffrages. Quand bien même elle avait pu critiquer certains aspects du projet quand elle était dans l'opposition, Adeline Hazan l'a entièrement repris à son compte une fois élue

F. E.