# QUAND LE TRAM RÉINVENTE LA VILLE

**Après six chantiers livrés et d'autres projets en cours, Thomas Richez et son agence Richez Associés ont développé le concept de « tramway à la française ». Une vision globale qui vient profondément modifier l'image de la ville.**

Architecte urbaniste, **THOMAS RICHEZ** est le fondateur de la société d'architecture Richez Associés (70 personnes) et directeur de Z D R, une agence d'architecture et de design urbain à Kuala-Lumpur (Malaisie). Dans ce cadre, il intervient comme maître d'œuvre pour de nombreux bâtiments en France et en Asie, comme concepteur en aménagement urbain et en espaces publics, avec une expertise particulière sur les projets transports, notamment le tramway.
Un ouvrage vient d'être consacré à ses réalisations d'aménagement du tramway, dans 6 villes de France et du Maroc : Delphine Désveaux, Thomas Richez, Frédéric Blerot, Vincent Cottet, Tramways à la française, Archibooks, 2013.

**Visible : Le Mans, Reims, Orléans, Brest, Tours… Parmi les 26 villes françaises aujourd'hui équipées de tramway, vous avez participé à l'aménagement de lignes d'au moins cinq d'entre elles. Comment expliquez-vous le renouveau de ce moyen de transport en France ?**
**Thomas Richez :** Cela correspond à une hausse de la demande de déplacements collectifs et à une volonté de redynamiser le centre des villes pour le rendre plus accessible par rapport à la concurrence des centres commerciaux, situés en périphérie. Le réaménagement de l'espace public donne ainsi la priorité aux piétons et aux transports collectifs. Mais la réalisation de tels projets, complexes car faisant appel à de multiples acteurs, est rendue possible grâce aux moyens financiers disponibles[1] et à la volonté politique qui s'exprime à travers une gouvernance unique et globale représentée par la collectivité locale. C'est une véritable spécificité française.

**Qu'implique le concept de « tramway à la française » ?**
C'est une vision systémique qui se sert de la création d'une ligne de tramway pour développer un projet de ville, avec une qualité d'aménagement, de pied de façade à pied de façade, englobant matériel roulant, aménagement au sol, végétal, dessertes, mobilier urbain. Spécifique à la France, cette globalité fait école à l'étranger comme le montre notre réalisation à Casablanca et un projet en cours à Liège.

**Comment gère-t-on l'équilibre visuel d'une ligne de tramway qui doit à la fois se fondre dans le paysage urbain et être visible, repérable ?**
Un projet de tramway ne s'intègre pas à la ville mais intègre la ville et en fabrique une nouvelle ! Physiquement, on ne travaille qu'une petite partie – un ruban de 6 m de large sur 10 à 15 km au sol et les lieux forts – mais de manière très cohérente. On crée ainsi une continuité physique, sorte de média permanent, qui en fait un objet indentifiable, un repère dans la ville. Cela change profondément l'image de la cité en offrant de nouvelles vues et de nouvelles perspectives car ce grand ruban est, la plupart du temps, un grand vide, le tramway ne passant en moyenne que toutes les 3 minutes. Ainsi à Brest, l'aménagement du tramway a permis de réinstaller la mer dans le paysage du centre-ville où elle n'était plus visible.

… /…

1- Les transports publics ne sont pas financés par le budget général des collectivités locales mais par le « versement transport », une taxe parafiscale sur les salaires à laquelle contribuent tous les employeurs – privés ou publics – de plus de 10 salariés.

© Cyrille Dubreuil

*LA LIGNE 2 DU TRAMWAY D'ORLÉANS EST FORTEMENT ANCRÉE DANS LA PARTIE HISTORIQUE QU'ELLE TRAVERSE EN PARTIE.*





**Un tel projet doit-il impérativement tenir compte de l'architecture de la ville ?**
Cela dépend de la richesse architecturale. Dans certains cas, comme au Mans, c'est le tramway qui a donné une certaine unicité à la ville. Ailleurs, la cohérence avec l'environnement architectural s'impose. À Orléans, où nous sommes intervenus sur le projet de la deuxième ligne, l'ensemble est fortement ancré dans le centre historique, notamment la rue Jeanne d'Arc, axe néo-classique dominé par la cathédrale. Ainsi, le ruban se décline en vert et blanc : un revêtement végétal dans les quartiers moins denses et des pavés de calcaire, très proches de la pierre des bâtiments, dans la partie historique.

© Sovann Kim

AVEC LEUR NEZ EN FLÛTE DE CHAMPAGNE, LES RAMES DU TRAMWAY DE REIMS SE DÉCLINENT EN 8 COULEURS ACIDULÉES, REPRISES DANS LE TOIT DES STATIONS.

**Comment s'effectue le choix des matériaux, des couleurs, des formes ?**
Les matériaux au sol sont choisis en rapport avec le bâti : pierres naturelles, béton, végétal… À Brest, il fallait être minéral, car la ville est très distincte de la campagne et offre peu de végétation. Nous avons donc mis au point des bétons gris clair rehaussés d'éclats de verre bleu, complétés par des granits gris et ocre. En alternative à l'engazonnement classique, des couvertures végétales sobres et frugales, utilisant des espèces autochtones, s'adaptent aux conditions locales. Pour le matériel roulant, ce sont généralement les habitants qui choisissent entre 3 propositions. À Reims, ont été choisies 8 couleurs acidulées et moirées, imaginées par Ruedi Baur[2], pour les rames au nez en « flûte de champagne ». Ces couleurs sont reprises dans la toiture des abris de station dessinés par Sovann Kim[3] et illuminent les nuits rémoises.

**Considérez-vous avoir un rôle qualitatif à jouer sur tout ce qui est visible comme les dessertes, le mobilier urbain, les plantations ?**
Notre travail s'effectue essentiellement sur le visible car tous ces éléments font de la qualité perçue. L'important est d'être capable de penser de façon cohérente, sensible et concrète l'espace public jusque dans ses moindres détails. Nous n'intervenons pas toujours sur le mobilier urbain, certaines collectivités locales souhaitant garder une homogénéité avec l'existant. Au Mans, le nouveau mobilier de la ligne de tramway (poteaux, abris, barrières, potelets, candélabres, bancs, corbeilles) se colore de marron d'Inde métallisé, rehaussé de touches de rouge, couleur qui signe le mobilier urbain dans les autres quartiers.

**Peut-on en conclure que l'arrivée du tramway rend les villes plus belles ?**
À ce jour, je n'ai jamais pu constater l'inverse. Mais cela va bien au-delà de la seule esthétique. Notre intervention sur le tram change l'image mentale que les habitants se font d'une ville, réintroduit du lien, de la démocratie.

Propos recueillis par R. L.

2- Designer et graphiste franco-suisse.
3- Artiste et designer de mobilier urbain et transports publics.