

TRANSPORTS

Comment le tramway a reconquis les villes

Nathalie Arensonas | actus experts technique | France | Publié le 17/11/2021 | Mis à jour le 10/11/2021

Abandonné après-guerre, le tramway est revenu en grâce en 2000. Mais le bus à haut niveau de service, moins cher, lui vole aujourd'hui la vedette. Dans un récent appel à projets pour les transports collectifs, 74 lignes de ce type ont été retenues par l'Etat.



[1]

A chaque ville sa teinte, sa forme, son designer : Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti pour le tramway aux hirondelles de Montpellier, Christian Lacroix pour sa version « bijou », or et noir ; Hervé di Rosa et ses « René » à Aubagne ; le directeur artistique de Guerlain et ses rames couleur sable de la Loire à Orléans. A Tours, par un jeu de miroirs, les rayures de Daniel Buren se répondent entre rames, quais et totems.

Cette liste des villes qui ont renoué avec le tramway depuis vingt ans et ont fait appel à des grands noms du design ou de l'art contemporain n'est pas exhaustive. Partout où il a fait son retour, il est devenu un objet d'apparat, un outil puissant de marketing territorial. L'attractivité de Bordeaux a fait un bond en avant grâce au tramway. « Confortable, écolo, esthétique, silencieux, rapide : pour les maires, il offre une image très valorisante de leur ville », constate François Madoré, professeur à l'institut de géographie de l'université de Nantes. Il signe une étude sur le retour en grâce du tramway ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Une certaine frénésie

En France, le tram est un revenant. Démonté entre les années 1930 et 1950 (sauf à Lille, Saint-Etienne et Marseille), il a tenté un retour à Nantes en 1983, valant au socialiste Alain Chenard son fauteuil de maire en 1985. Mais le come-back fut réussi à Grenoble en 1987, puis à Saint-Denis et Bobigny (Seine-Saint-Denis) en 1992 et à Strasbourg en 1994, où Catherine Trautmann (PS) en a fait l'outil de la reconquête du centre-ville. La même année, Rouen inaugurait son « Métro », un tramway qui ne voulait pas dire son nom.

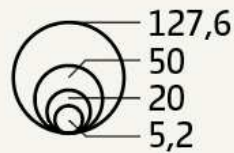
En 2000, le tram a fait l'objet d'une frénésie, y compris dans des agglomérations de taille modeste telles celles de Reims, Orléans, Valenciennes, Brest, Clermont-Ferrand, Angers, Dijon, Le Havre, Caen ou Le Mans. En 2000, six agglomérations avaient un tramway. Entre 2000 et 2014, vingt autres en ont construit un. Aujourd'hui, 27 en sont dotées.

Le tramway n'est plus seulement une machine à déplacer, mais aussi un acteur des politiques urbaines et d'aménagement de l'espace public. Evoluant en site propre, il réduit les voies pour les voitures, implique un remodelage de l'urbanisme, renouvelle les espaces piétons, les stations, le mobilier urbain... Il est également devenu un acteur des politiques d'inclusion, comme à Rouen, où il relie les deux rives de la Seine, marquées par de fortes ruptures sociales.

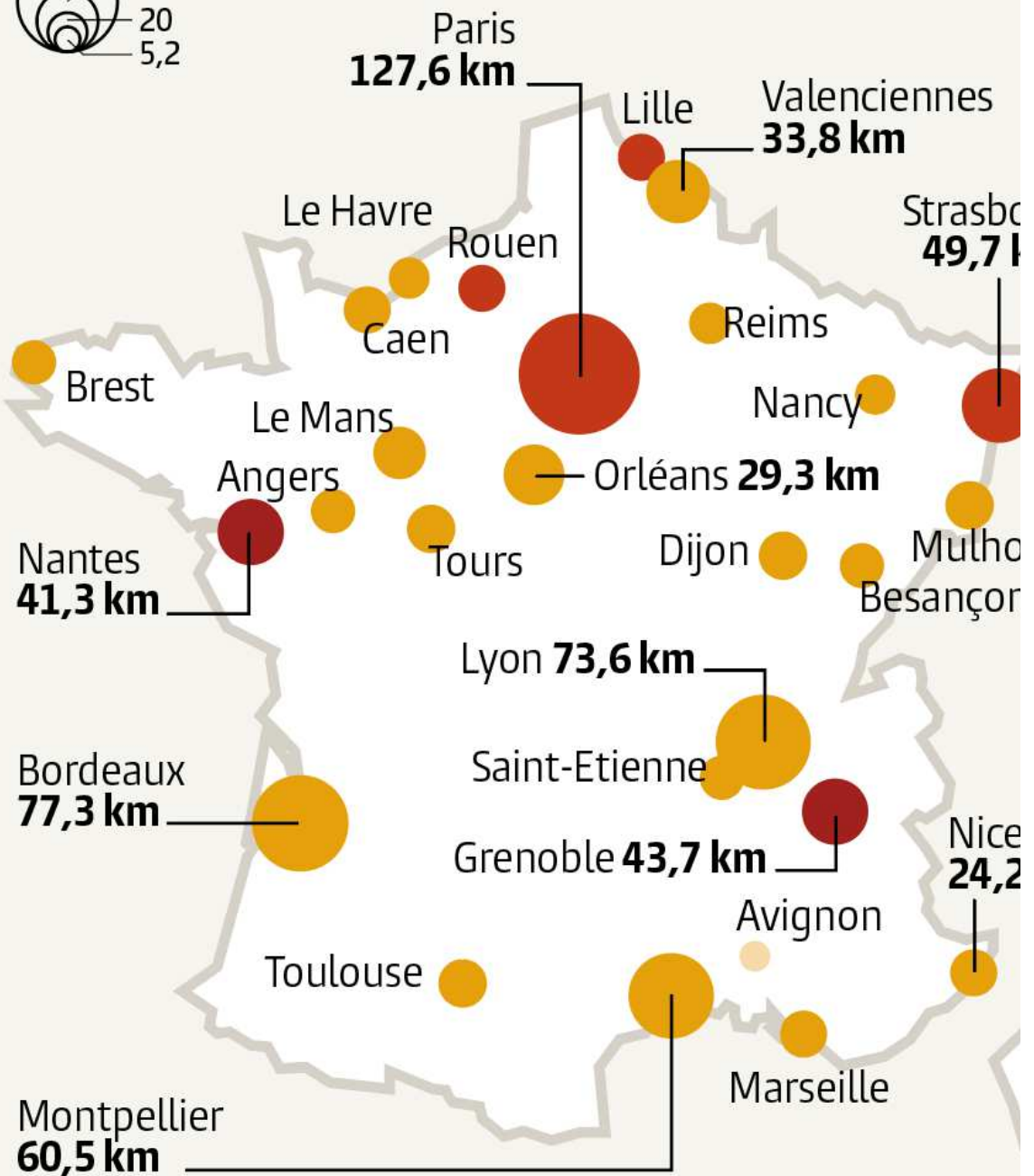
Alstom, leader du secteur, a vite senti ce vent de la résurrection et trouvé une formule magique : un plancher bas intégral pour l'accessibilité et une plateforme customisable, comme en automobile. C'est le « Citadis », une base commune aux milliers de rames vendues en vingt ans. Les villes les personnalisent : faces avant et arrière, couleurs et motifs, aménagements intérieurs.

27 AGGLOMÉRATIONS ONT CHOISI LE TRA

Longueur cumulée de lignes de tramway (en km, par ville)



Période de mise en service



Source : « Le retour en grâce du tramway, sans remise en cause de l'hégémonie de la voiture » Atlas social de la métropole nantaise », juin 2021.

[3]

Le marché est d'autant plus intéressant qu'il faut aujourd'hui rénover les rames à mi-vie. A Lyon, Alstom ^[4], qui a absorbé Bombardier début 2021, a remporté ce marché. L'un de ses concurrents, l'Espagnol CAF, qui possède une usine dans les Hautes-Pyrénées, n'a réussi à vendre ses « Urbos » qu'à Saint-Etienne, Nantes et Besançon. Le Français Lohr, qui propose un tram sur pneus, n'a percé qu'à Clermont-Ferrand et sur deux lignes de la RATP.

Trois fois moins cher

Si le débat politique est clos sur le partage de la voirie depuis vingt ans, lorsqu'il est rouvert, c'est à cause de la crise des finances locales. Les élus commencent à s'intéresser de près aux bus à haut niveau de service (BHNS), qui évoluent aussi sur des voies réservées et ressemblent à s'y méprendre aux tramways. L'exemple le plus abouti roule à Nantes : le « Chronobus ». « Un BHNS bien carrossé et cadencé a les mêmes performances qu'un tram, mais coûte trois fois moins cher : de 10 à 15 millions d'euros du kilomètre, contre 25 à 30 pour un tram, résume François Rage, président de l'autorité organisatrice des transports clermontois. ça fonctionne si vous êtes en capacité politique d'affirmer que le BHNS est comme un tram, c'est-à-dire en site propre intégral. » « Il y a BHNS et BHNS », tempère Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

La priorité au vélo

Les villes déjà dotées d'un tram persistent, avec des extensions et l'achat de nouvelles rames pour augmenter les fréquences. Mais celles qui avaient prévu de s'équiper se sont rétractées au profit d'un BHNS : « C'est le cas de Toulon, Nancy, Dunkerque et Amiens », regrette ce membre du jury de l'appel à projets de l'Etat pour les transports collectifs en site propre (TCSP), qui a retenu 74 lignes de BHNS. Une question d'argent ? « C'est ce que disent les élus timorés devant l'urgence de réduire la place de la voiture en ville, balaie Bruno Gazeau. Un tram, avant d'être un mode de transport, est un projet de ville. Ces renoncements trahissent un manque d'ambition politique. Aujourd'hui, c'est tout pour le vélo... »

Les arbitrages sont d'autant plus difficiles que les espoirs fondés sur le tramway sont parfois déçus : « A Nantes, il n'a pas remis en cause l'hégémonie de l'automobile. La part des transports collectifs n'atteint que 15 %, un niveau proche de celui de Bordeaux, Grenoble, Strasbourg et Toulouse, où l'offre de TCSP est importante. La part de la voiture reste quatre fois supérieure », indique François Madoré.

A Lyon, la grande maintenance à mi-vie

Rajeunissement Au bout de vingt ans de service, les 47 rames de tramway en forme de ver à soie qui circulent sur les lignes T1 et T2 à Lyon vont subir une cure de rajeunissement. Elles repartent dans les ateliers d'Alstom et de SCIT Equipement (aménagement intérieurs ferroviaires) pour allonger leur durée de vie jusqu'en 2040. Le coût de cette opération de modernisation à mi-vie « pourrait avoisiner 42 millions d'euros si l'intégralité des options étaient levées », confiait récemment Alstom au magazine « Ville, rail & transport ». Le constructeur a livré les 107 trams en service dans l'agglomération lyonnaise.

La rénovation doit être réalisée sur les cinq sites industriels d'Alstom. Des éclairages intérieurs et extérieurs aux sièges, des barres de maintien aux planchers et revêtements de sol, les rames seront remises à neuf, aux nouvelles normes d'accessibilité, et repeintes en rouge, la couleur du Sytral, l'autorité organisatrice des transports lyonnais. Le premier tram rénové doit être livré au printemps 2022.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Des capteurs mobiles sur les tramways pour mesurer la qualité de l'air
- Regards croisés sur les tramways français et chinois
- Les zones à faibles émissions, un sujet explosif pour les élus
- Tramway contre BHNS : le match reste serré
- Tramway : les recettes qui marchent pour réduire les coûts
- Tramway : la fin de la folie des grandeurs