REDACTION D'UNE NOTE A PARTIR DE L'ANALYSE D'UN DOSSIER

Sujet :

Le Maire de votre commune de 165 000 habitants souhaite développer une politique des transports en commun pour sa commune et les communes limitrophes. Il vous demande de lui faire une note de synthèse sur : les transports en commun urbains.

Liste des documents :

1 – Poids et mesures, Urbanisme, novembre-décembre 2000,

2 – Dossier, Urbanisme, novembre-décembre 2000 ,

3 – Plan de déplacements urbains, la Gazette des communes, 30 avril 2001,

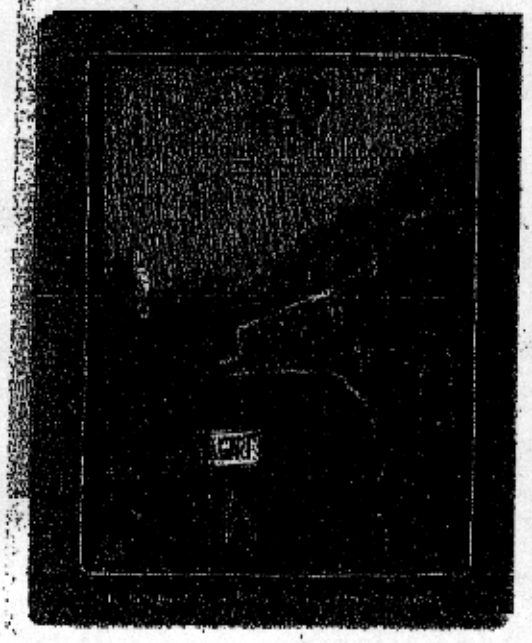
4 – La difficile bataille contre la voiture triomphante, Marcel Scotto, le Monde du 29 septembre 2000,

5 – La ville sans voiture, circuler autrement, Emmanuel de Roux, Le Monde du 20 septembre 2000

- 26 pages -

Document 1

20 ans de politiques de déplacements racontés par le GART



Pour fêter ses vingt ans, le Groupement des autorités responsables de transport a publié un gros ouvrage, fort bien illustré, qui retrace *20 Ans de politiques de déplacements* en mettant en relief ce qui a contribué à « mieux vivre dans les transports publics ». Le GART, qui regroupe des élus de toutes les strates de collectivités locales et territoriales, n'oublie pas, dans sa rétrospective, le TGV et les TER de la SNCF, ni les réseaux d'autocars interurbains. Mais, surtout, il met en valeur les grandes mutations du transport urbain (irruption du VAL en 1983, retour du tramway en 1985 à Nantes, puis en Ile-de-France en 1992), tout en rappelant les principaux moments des politiques publiques (LOTI en 1982, première génération de PDU en 1984, loi sur l'air et obligation des PDU en 1996, expérimentation de la régionalisation du transport ferroviaire en 1997, loi SRU en 2000, etc.).

Un document précieux, ponctué de témoignages d'acteurs essentiels : Charles Fiterman sur la LOTI, Alain Chénard sur le tramway de Nantes, Jacques Auxiette sur le rôle du GART, Christian Philip sur les PDU... A. L.

15 projets de TCSP mis en service avant juin 2001

- L'inauguration du tramway de Montpellier, le 30 juin 2000, a été la première étape d'un vaste mouvement d'ouverture de lignes nouvelles de TCSP – particulièrement de tramway – appelé à se prolonger tout au long de l'année 2001.
- Le Groupement des autorités responsables de transport (GART) estime ainsi que 15 projets de TCSP devraient être mis en service entre juin 2000 et juin 2001, représentant plus de 120 km de lignes, pour un coût global de 17,6 milliards de francs.
- Strasbourg, avec l'ouverture, en présence du Premier ministre, le 1er septembre, des lignes B et C du tramway (12,6 km supplémentaires), et Nantes, avec 9 km de nouvelles lignes mises en service le 2 septembre, ont continué sur la lancée de Montpellier. De leur côté, les Lyonnais ont inauguré, le 4 septembre, la prolongation de la ligne B du métro, soit 2,4 km et trois stations. Autre inauguration, avec Lionel Jospin, le 27 octobre, du dernier tronçon (4,5 km) de la ligne 2 du métro VAL de l'agglomération lilloise. Orléans va suivre, le 20 novembre, avec l'ouverture de la ligne 1, nord-sud (18 km), du tramway.
- En décembre, à Nancy, est prévue l'ouverture de la ligne 1 (11 km) du TVR, tandis qu'à Lyon, début 2001, seront mises en service les deux premières lignes de tramway (10 + 8,7 km). Par ailleurs, des sites propres pour les bus ouvriront à Rennes (4,5 km), Saint-Denis de la Réunion (5,2 km) et Tours (1,5 km).
- À prévoir également pour le début de l'année 2001, l'expérimentation du Civis (TCSP, avec un guidage optique) à Clermont-Ferrand, sur une ligne de 5 km, et le prolongement de la ligne B du tramway à Grenoble.

Les perspectives d'ici à 2010

- Au vu des projets existants, le GART estime qu'en 2010, les agglomérations françaises auront comblé leur retard en matière d'équipement lourd en transport collectif. En dehors de l'Ile-de-France, 31 agglomérations étudient actuellement la mise en œuvre d'une nouvelle ligne de TCSP. Ces projets viendront enrichir les 192 km de tramway et de métro déjà existants. Le montant des investissements est tout aussi impressionnant : 71 projets pesant 68 milliards (en incluant les 17,60 MF représentés par les projets mis en service avant les municipales). Quant à l'Ile-de-France, une enveloppe de 22 MF est prévue pour les transports publics, dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006.
- Quelques exemples de projets à venir : après les élections municipales de 2001, Rouen verra aboutir son projet TEOR (Civis), sur 26 km. Fin 2001, le métro VAL, de Rennes, sera mis en service sur 9,4 km. En 2002, Caen annonce l'ouverture d'un tramway sur pneu de 5,5 km. La même année, Maubeuge se dotera d'un bus en site propre de 15,7 km. En 2003, Mulhouse inaugurera son tram-train sur 19 km et Valenciennes disposera d'un nouveau tramway sur 9,4 km. Bordeaux prévoit l'ouverture de trois lignes de tramway de 22,3 km en 2003, avec 20,7 km supplémentaires en 2006. Marseille envisage l'extension et la modernisation de la ligne 68 du tramway sur 5,1 km en 2004, alors que Toulouse étendra la ligne 1 du Val de 2,2 km. Toujours en 2004, Toulon inaugurera son nouveau tramway sur 16 km. Enfin Nice, en 2004, se dotera d'un tramway de 10 km ainsi que d'un site propre de bus de 11,6 km.

Lexique

TCSP : transport en commun en site propre. Il peut s'agit d'un métro, d'un tramway, d'un TVR ou même d'un bus (« site propre bus »), mais circulant sur une partie de la voirie qui lui est exclusivement réservée, donc interdite aux automobiles.

TVR : transport sur voie réservée. C'est un véhicule routier et non ferroviaire, qui tient à la fois du tramway et des autobus : il roule sur pneus comme un autobus, il est électrique comme un trolleybus et possède comme un tramway un rail central. Il ne peut circuler sur une voie qui n'est pas construite sur mesure pour lui (qui n'est pas en site propre de véhicules) (voir transitohr).

Le TVR est actuellement au stade de prototype. Il y a quatre ans (celui de Caen ayant été élaboré par Bombardier-Eurorail). On parle également de tramway sur pneu.

VAL : véhicule automatique léger. Le VAL, fabriqué initialement par Matra Transport (aujourd'hui société commune de Matra et de Siemens), est un métro léger à pneus à moteur électrique, mais entièrement automatique (sans conducteur) : il est guidé à distance (à partir d'un poste de commande central).

L'agglomération lilloise a été le berceau du VAL et compte désormais un réseau de 45 km. Deux autres villes françaises ont fait le choix du VAL : Toulouse (depuis 1993) et Rennes (qui l'inaugurera fin 2001). Existe aussi Orlyval, exploité par la RATP, qui relie les deux aéroports d'Orly à la station du RER Antony.

Pour en savoir plus :

GART
(Groupement des autorités responsables de transport)
17, rue Jean-Daudin
75015 Paris
tél. : 01 40 56 30 60
fax : 01 45 67 80 39
e-mail : gart@gart.org,
site internet : www.gart.org

UTP (Union des transports publics)
5-7, rue d'Aumale
75009 Paris
tél. : 01 48 74 63 51
fax : 01 40 16 11 72

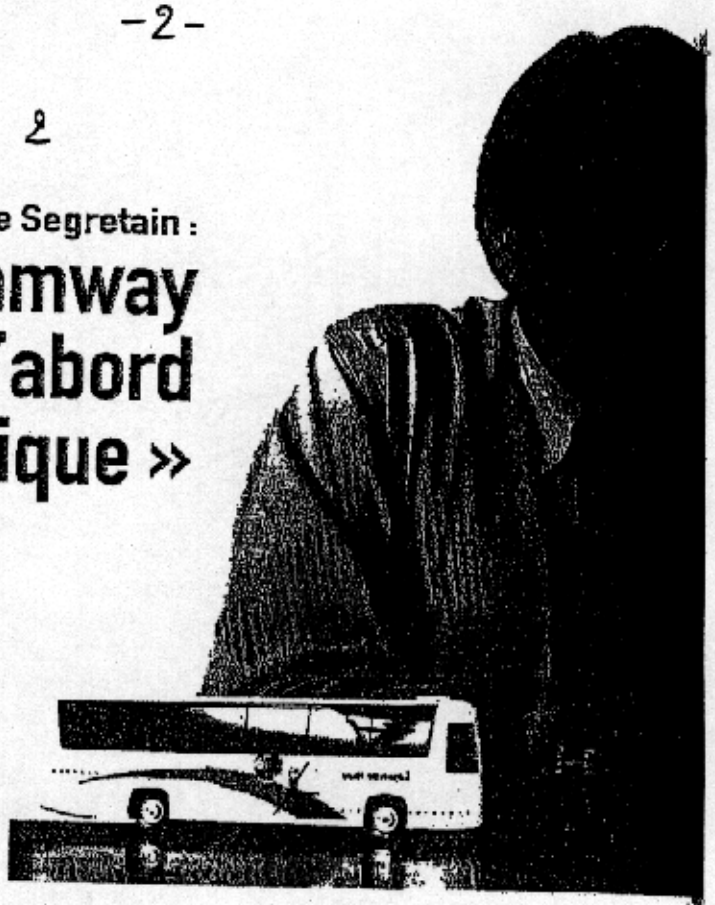
L'UTP regroupe les entreprises gestionnaires de réseaux urbains et interurbains, et édite un magazine mensuel, *Transport public*.

-2-

DOCUMENT 2

Philippe Segretain :

« Un projet de tramway est d'abord une vision politique »



Le tramway est un puissant générateur de relations : entre les territoires, du centre-ville aux périphéries ; entre les actions publiques et privées, à travers des objectifs de requalification urbaine ; entre les différents opérateurs de réseaux de transport, avec des volontés de complémentarité. Philippe Segretain, président de Transdev •, évoque le rôle spécifique de l'opérateur dans la transformation de ces potentiels en succès commercial.

Depuis l'inauguration, fin juin, du tramway de Montpellier, les mises en service de nouvelles lignes et de nouveaux réseaux se sont multipliées cet automne, la prochaine étant celle d'Orléans. Quel regard avez-vous sur cette nouvelle donne du tramway en France ?

Philippe Segretain : L'inauguration des nouvelles lignes de Strasbourg, le 2 septembre, et le discours prononcé à cette occasion par le Premier ministre ont constitué une consécration publique extraordinaire des choix de Catherine Trautmann et des responsables strasbourgeois, et plus globalement du renouveau du tramway. Lionel Jospin a salué les collectivités qui ont fait le lien entre modernisation du transport public, cohésion sociale et renouvellement urbain. Il a insisté sur le transport public facteur de lutte contre l'exclusion sociale et l'enclavement de quartiers ou de cités en difficulté.

Dans ce sens, je voudrais souligner plusieurs évolutions novatrices dans les réalisations actuelles. La première ligne du tramway de Nantes et l'aménagement du cours des Cinquante-Otages ont contribué à recréer de l'urbanité en centre-ville. Le risque, cependant, est de peaufiner l'urbanisme du centre-ville, alors qu'en périphérie se répand la non-ville, livrée à l'automobile. Avec la ligne 3, inaugurée début septembre, qui passe route de Vannes entre deux rangées de boîtes à chaussures, les élus nantais ont fait le pari de retransformer une voie rapide urbaine en véritable rue. Le tramway ne sera plus simplement un élément qui permet de densifier le centre-ville, mais une composante de reconquête d'urbanité à la périphérie. Cela encouragera des initiatives privées de requalification des espaces commerciaux périphériques de ces entrées de ville dont la laideur est un défi.

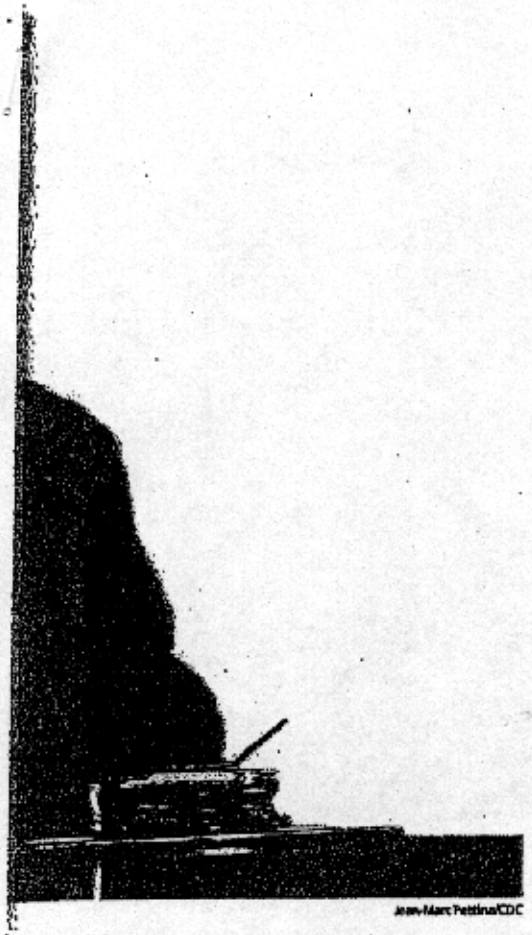
► Les sociétés d'économie mixte (SEM) associées du groupe Transdev (Semitan à Nantes, CTS à Strasbourg, TAM à Montpellier, Semtao à Orléans) sont les opérateurs de ces nouvelles lignes et nouveaux réseaux. Quel rôle ont-elles joué dans ce renouveau du tramway ?

Ph. S. : Nous avons réinventé le métier de l'opérateur tramway (pilotage du projet, préparation de l'exploitation, exploitation). Mais si les SEM et Transdev sont une force de proposition, un projet de tramway est d'abord une vision politique, le résultat d'un double choix politique des élus : celui d'une modernisation du transport public et celui d'une priorité du transport public sur la voirie – aménager la rue plutôt que passer en dessous. Cela dit, il est important que le projet ne soit pas demandé seulement à un bureau d'études, mais à un opérateur, pour qu'il soit très en amont associé à la question « quels axes, pour quelle clientèle ? ». Tout l'enjeu d'un projet de tramway est que la vision politique se transforme en succès commercial. L'histoire des infrastructures, dans la République, est pleine de projets bien conçus et bien construits, mais en décalage avec l'attente du marché.

► Justement, comment faire le lien entre une vision politique traduite par un choix de mode de transport et un marché ?

Ph. S. : J'insiste sur l'importance du pilotage du projet, pour lequel plusieurs formules sont possibles : pilotage direct par la puissance publique comme à Grenoble ; pilotage en mandat par le futur exploitant (prolongement des lignes du tram nantais) ou en concession. Ces derniers choix témoignent de la préoccupation de ce qui se passera quand le réseau sera construit. Ils sont de bonnes solutions pour les deniers publics puisqu'ils engagent l'opérateur sur des coûts et des délais. C'est pourquoi Transdev a créé une filiale spécialisée dans la conduite de ces projets, Transamo, qui appuie les exploitants. Avec tout le respect que je dois à l'ingénieur, je voudrais attirer l'attention sur la montée en puissance de l'exploitant. Le Français est bâtisseur dans l'âme et, s'il est traditionnel d'avoir un discours sur le matériel, il l'est moins d'avoir un objectif sur la qualité du service attendu.

• Le groupe Transdev, filiale de transports collectifs du groupe Caisse des dépôts, gère, au travers de filiales ou de sociétés d'économie mixte, 30 réseaux de transports collectifs urbains et 60 réseaux interurbains en France. Il est partenaire notamment de plusieurs SEM, qui exploitent un tramway (Nantes, Strasbourg, Grenoble, Montpellier, Orléans). Il est également implanté à l'étranger (Grande-Bretagne, Portugal, Australie…).



Jean-Marc Pettina/CDC

► Être au service du client, c'est donc un discours neuf ?

Ph. S. : Je relève que dans le cas du tramway, nous sommes passés d'un discours sur l'objet – rappelez-vous, quand toutes les villes voulaient avoir leur modèle spécifique – à un projet sur le service qui se décline en moyen de transport, rôle social, intervention urbaine. On retrouve ces trois éléments dans tous les projets actuels. Montpellier a su à la fois faire appel à deux designers connus – Garouste et Bonetti – et travailler ses choix urbains : relier le centre à un quartier sensible, la Paillade, et à une zone commerciale et ludique en développement, Odysseum.

► Mais la vogue actuelle des tramways condamne-t-elle le bus, qui reste malgré tout le transport collectif des villes moyennes ?

Ph. S. : Il est urgent que le bus récupère la capacité de modifier les modes de déplacement. Des innovations technologiques comme le futur « moteur-roue » ou les véhicules hybrides tram-trolleybus peuvent y contribuer, avec des motorisations non polluantes, des planchers intégralement bas, des sources d'énergie variées. Il faut que le bus bénéficie des acquis du tram, notamment les voies réservées, le guidage automatique… Et puis, entre un bus à 1,20 MF et un tramway à 11 MF, il y aura probablement des choix intermédiaires qui nous permettront de diffuser les acquis urbains et sociaux que porte le tram.

Je voudrais aussi évoquer le tram-train, formule d'avenir qui nous oblige à repenser les relations entre le transport urbain et interurbain. Cela pose le problème de la relation entre les opérateurs, sous contrôle des autorités organisatrices, là où la collectivité a un projet pour les voies ferrées. À Strasbourg, nous avons créé une société commune entre la SNCF, Transdev et la CTS, premier exemple encourageant. Mais le dialogue avec la SNCF est nécessaire dans toutes les agglomérations. Car le tram-train est l'une des bonnes réponses à l'extension de ces agglomérations, à condition que les nouvelles lignes soient intégrées à l'ensemble d'un réseau urbain. C'est un des enjeux forts des prochaines années. ▲

Propos recueillis par Antoine Loubière.

Orléans

Un choix d'agglomération

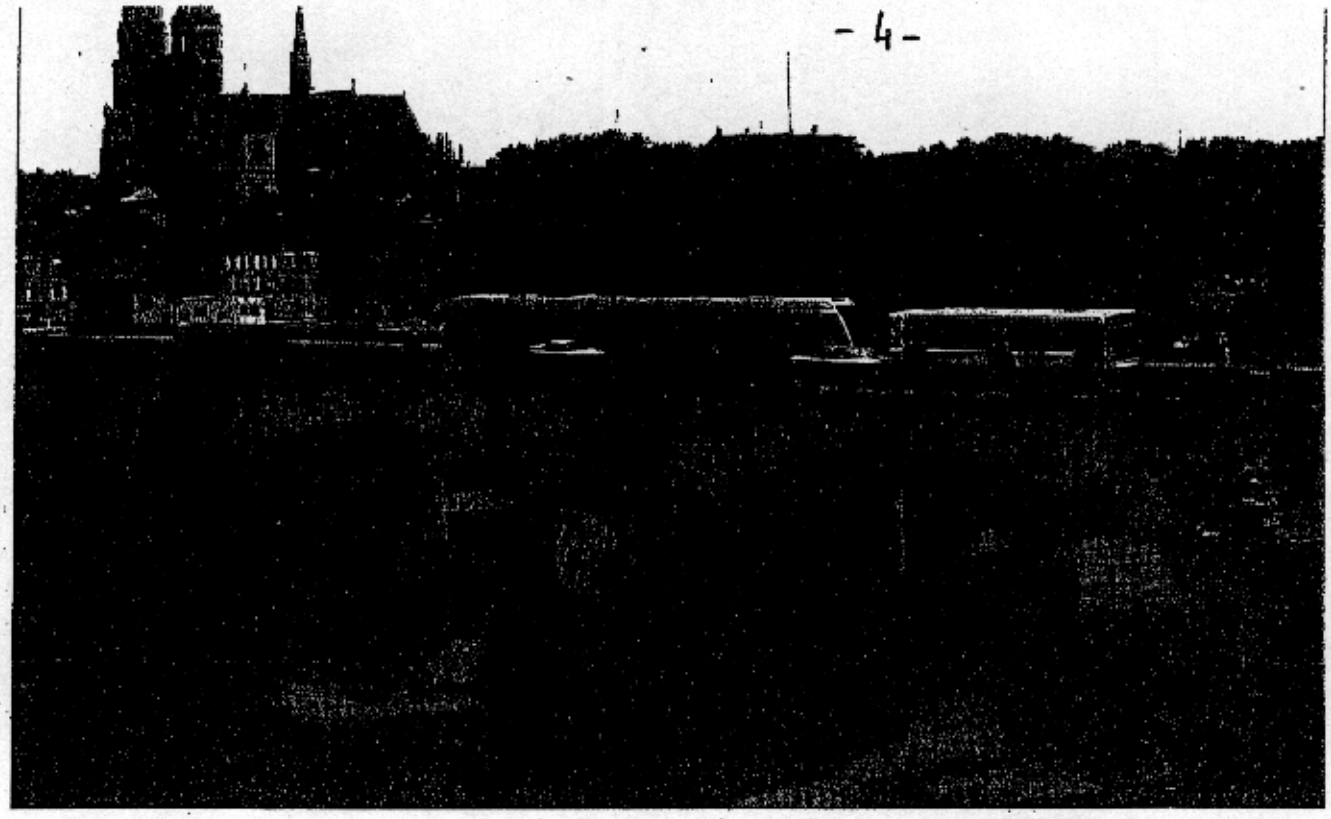
Ce n'est pas l'engorgement d'un centre-ville, ici assez paisible, qui justifie l'implantation du tramway à Orléans, mais une conscience plus aiguë qu'ailleurs des formes d'évolution de l'urbain et des modifications des modes de vie qui s'ensuivent. Conscience apparemment partagée par les élus de la Communauté de communes de l'agglomération orléanaise, qui n'ont pas hésité à se lancer dans ce projet de TCSP. Enquête de Sylvie Groueff, journaliste.

« Mettre le centre à la disposition des habitants de la périphérie et rendre les équipements périphériques accessibles à tous » ❶ est le credo de l'agglomération orléanaise, pour expliquer et justifier son projet de Transport en commun en site propre (TCSP). Il est vrai qu'en descendant à la gare d'Orléans, une fois passée la surprise de cette arrivée par le chemin de fer qui laisse face à un long mur triste, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur la pertinence d'un tramway dans une ville dont la taille correspond à la représentation parfaite d'une *ville à échelle humaine*. Il faut la parcourir, en se laissant guider par les rails, pour comprendre que le tramway, trop souvent présenté comme le remède miracle de l'urbanisme, est aussi un moyen de concrétiser l'intercommunalité et d'imposer une nouvelle représentation des territoires urbains. La première ligne du réseau du tramway (nord-sud) de l'agglomération traverse trois communes ; la seconde (est-ouest) en traversera cinq, dont Orléans. Ce maillage simple à énoncer impose, de fait, d'appréhender l'agglomération pour ce qu'elle est, un regroupement de communes devenu majeur, qui essaye de penser et d'assumer sur le long terme les besoins de déplacement de ses administrés (même si certaines circonvolutions de la ligne, traversant des espaces peu denses, laissent imaginer les longs débats qui ont dû précéder l'arrêt définitif du tracé).

Rompre l'isolement

La première ligne, longue de 18 km, dessert les trois communes les plus peuplées de l'agglomération, regroupant 60 % de la population totale. Avec ses vingt-quatre stations,

❶ *Tramway, actualité et perspectives*, document d'information, Sivom de l'agglomération orléanaise, Semtao, 1997, cité par Thibaut Rougeron, in « La première ligne de tramway de l'agglomération orléanaise comme outil d'aménagement urbain », mémoire de maîtrise, juin 2000.



↑ Le tramway d'Orléans emprunte le vieux pont George-V.

elle relie Fleury-les-Aubrais, Orléans et Olivet; quinze d'entre elles permettent une correspondance avec le réseau de bus. Trois stations desservent La Source (quartier situé au sud d'Orléans, où sont implantés l'université, le Centre hospitalier régional et un certain nombre d'entreprises). Créée dans les années soixante, cette petite ville dans la grande compte 25 000 habitants, dont une forte proportion d'étudiants. Le tramway rompt son isolement. Ce projet de liaison, déjà ancien puisqu'il date de 1989 avec l'arrivée de Jean-Pierre Sueur à la mairie, a été réactivé non seulement avec un nouveau moyen de locomotion, mais aussi par cette prise de conscience des différents responsables, du fait que l'agglomération constitue une entité. Il permettra « aux étudiants de venir au centre-ville entre midi et deux », explique Christian Buisson, directeur du projet orléanais pour Transamo, filiale du groupe Transdev spécialisée dans les projets de tramway. Certes, mais c'est encore accréditer l'idée que *ce qui se passe d'important* n'a pas lieu dans les nouvelles centralités que peuvent être les périphéries. Centre/périphérie : le vocabulaire nous manque encore pour arpenter sereinement ces territoires que nos pratiques urbaines ont fait naître en raison, notamment, de la voiture, du désir de vivre au plus près de la « nature », des aspirations écologiques. Mais en s'étendant inexorablement, l'urbanisation a laissé la cohérence de côté; la recomposition des moyens de transport en commun est devenue l'un des enjeux pour la retrouver et la reconquérir.

Avec la mise en service de la première ligne de tramway, deux lignes de bus disparaissent. La réorganisation de l'ensemble des trajets autobus, l'augmentation de la fréquence de desserte du réseau, grâce, entre autres, à la disponibilité des véhicules des lignes supprimées, le rabattement des lignes de bus le plus loin possible du centre vers le tram complètent le dispositif. Des lignes directes sont créées afin de relier différentes zones de la périphérie : Saint-Jean-de-Braye – Saran/Saint-Jean-de-Braye – La Source. Mobilité accrue, donc, et construction volontaire d'un réseau.

Mais le tramway n'est pas seulement un outil d'urbanisme. Il représente une opportunité de mise en relation d'espaces par cette inscription obligée dans le sol des villes traversées. Parce que le tramway existe dans la ville plus largement que sur sa voie de passage, il instaure visuellement des liens que les bus, objets lourds et temporaires dans le paysage, n'autorisent pas.

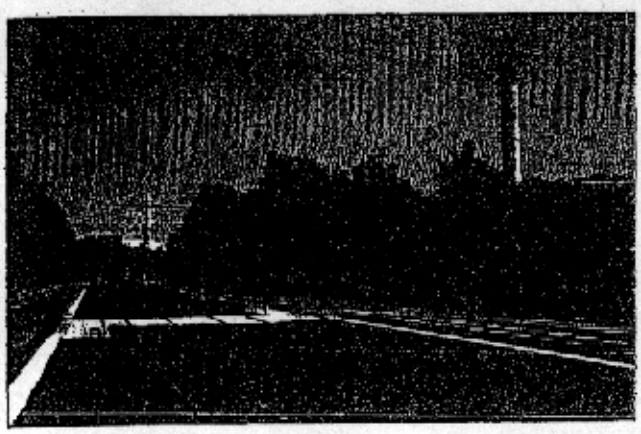
Sobriété et discrétion

À l'issue d'un concours, la réalisation des stations, les aménagements urbains et le mobilier ont été confiés à l'équipe de Jean-Michel Wilmotte. Le résultat est à la hauteur de l'élégance naturelle de cette ville au riche patrimoine architectural, où l'omniprésence de la pierre a sans doute contribué à instaurer la sobriété comme art de vivre. Au travers des trois villes tra-

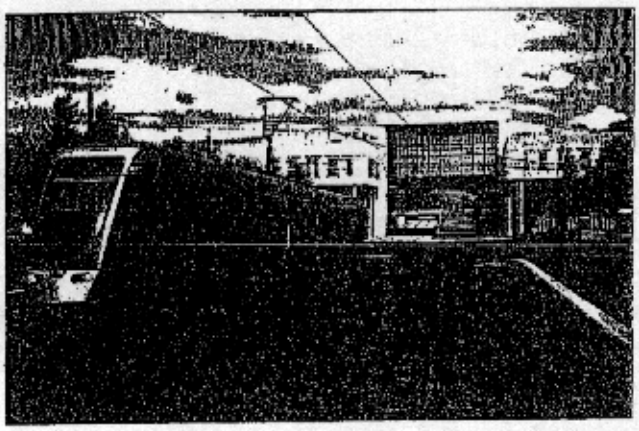
Maîtrise d'ouvrage du tramway de la région orléanaise

[illegible]

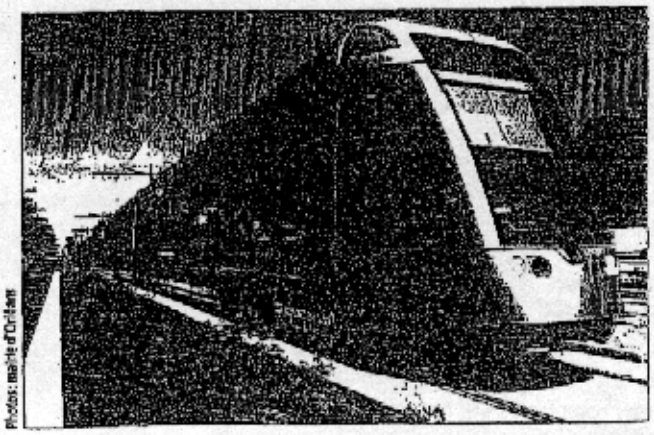
versées, les rails et les caténaires sont très présents, mais avec un air de « toujours été là », en grande partie grâce au travail sur la coloration. Celle-ci est difficilement définissable, oscillant entre un marron satiné dit « tête de nègre » et un bronze assez sombre. Les rues du centre d'Orléans sont pour beaucoup épargnées de la présence de supports des fils du tramway, raccrochés directement aux façades des bâtiments, ce qui procure légèreté et discrétion à l'intervention et qui s'accompagne d'un souci manifeste de dégager l'emprise au sol dès que le terrain l'autorise. Là où les rames franchissent la Loire, par le vieux pont George-V, des lampadaires prennent appui sur le parapet, redonnant une nouvelle élégance à cet ouvrage du XVIIIe siècle. Le sol est recouvert de pavés de granit jouant de nuances plus ou moins sombres. La belle qualité de ce revêtement complète l'harmonie des aménagements des stations. Comme souvent lors de la réalisation de lignes de tramway, Orléans n'échappe pas au désir de renforcer la présence d'une nature dans la ville. Les parties engazonnées, parfois surprenantes par la rudesse de leur traitement, signalent les entrées les plus prestigieuses de la ville.



← La légèreté et l'élégance des structures et du mobilier urbain conçu par J.-M. Wilmotte (rue A. Paré, La Source).



← Des voies largement gazonnées (campus universitaire).



← Des rames, fabriquées par Alsthom, dont les teintes se fondent dans l'environnement (Bolière, La Source).

Photos : mairie d'Orléans

Une réponse aux modes de vie

Les vingt-deux rames « Citadis », fabriquées par Alsthom, vont ainsi se glisser dans les rues de l'agglomération. D'une ville à l'autre, les options chromatiques et de design diffèrent sensiblement. Le tramway de Montpellier, par exemple, a été conçu pour une visibilité maximale, créant sur son passage un jeu de « pleins » et de « vides » de l'espace. Les Orléanais, pour leur part, fidèles à leur goût pour la sobriété, après avoir longuement étudié des teintes, se sont arrêtés sur la coloration « sable de Loire-couleur champagne », qui dialogue discrètement avec les nuances de la pierre des édifices de la région. Avec le modèle « Citadis », largement vitré, accompagné d'aménagements urbains spécifiques, l'agglomération orléanaise a parié sur l'intégration du tramway dans son environnement et sur le plaisir secret d'être dans la rue tout en utilisant un transport en commun. Cette option de « transparence » ne signifie pas pour autant invisibilité : le tramway se coule dans la ville, fait partie intégrante de l'agglomération, et en devient un des éléments primordiaux.

En faisant le choix d'un tramway reliant plusieurs communes, en le pensant comme un réseau, les élus de l'agglomération étendent le territoire qu'ils ont en gestion. Cela est, certes, un début de réponse aux modes actuels de vie urbaine, c'est aussi une volonté de faire exister une ville, une entité urbaine que le chemin de fer « met » à une heure de Paris. Car il est complexe de faire valoir son rôle de métropole régionale quand l'ombre envahissante de l'Ile-de-France tend à s'allonger jusqu'aux avenues des villes moyennes, situées à proximité de la capitale. ▲

Choix modal

Pour leurs déplacements, les 260 000 habitants de l'agglomération orléanaise ont à leur disposition 186 autobus, qui circulent sur 26 lignes d'un réseau couvrant 378 km. Actuellement, 18 millions de personnes font chaque année le choix du transport en commun, soit 15 % de l'ensemble des déplacements motorisés. 68 % de ces trajets ont pour origine ou destination la commune d'Orléans.

-6-

Jean-Pierre Sueur :

« Jouer sur la multimobilité »

Le maire d'Orléans, à travers les tendances à l'œuvre et les évolutions en cours dans sa ville, donne sa vision de l'urbain à venir.

Mairie d'Orléans

Quelle ville souhaitez-vous pour la première moitié du XXIe siècle ?

Jean-Pierre Sueur : C'est une question à laquelle trop peu de gens réfléchissent. Pour moi – et ceci est mon projet, mon utopie –, la ville du XXIe siècle se caractérisera essentiellement par la conjonction de trois facteurs. Le premier est la multifonctionnalité, contrairement à ce que l'on constate dans la ville de la deuxième moitié du XXe siècle, où chaque espace a une fonction et une seule : là, on trouve le logement collectif ; là, le logement pavillonnaire ; là, l'université ; là, l'entreprise ; là, la distribution… Je crois que nos villes souffrent de cette segmentation, de cette répartition si radicale de l'espace.

Deuxième facteur : la multipolarité. Finalement, la ville du XXe siècle est concentrique : le centre ancien patrimonial, les faubourgs, les campus, les parcs d'activités, les espaces de loisirs, tout cela va du centre vers la périphérie. Or nous ne pouvons plus concevoir la ville avec une multitude d'espaces qui ne sont pas référés à une centralité. Mais il est également impossible de concevoir la ville par rapport à une seule centralité. Car si, pour ma part, je suis maire d'une ville-centre, mes collègues des dix-neuf autres communes de l'agglomération ne seront pas d'accord sur la monocentralité. À mon sens, la ville du XXIe siècle doit être celle de la multipolarité, avec plusieurs centres urbains formant comme une étoile.

Troisième facteur : la mobilité. François Ascher, dans *la République contre la ville* [1], montre très bien que l'on a tout à fait tort de concevoir la ville comme quelque chose de statique. Il faut désormais raisonner en espace-temps. Toutes les agglomérations se doivent de mettre en place des formes de transport en commun modernes, qui s'inscrivent dans une stratégie multimodale des déplacements urbains. D'où la raison, pour notre agglomération, de créer avec le tramway un axe nord-sud, puis un axe est-ouest, ce qui changera tout. La mobilité modifie en profondeur le rapport des gens à l'espace.

► Mais vous n'avez-vous pas attendu le tramway pour faire de l'urbanisme ?

J.-P. S. : Je suis maire depuis douze ans. Et depuis mon élection, mon équipe de l'urbanisme et moi-même travaillons ensemble. Nous avons par exemple créé l'avenue Jean-Zay, qui a une fonction urbaine très importante puisqu'elle relie facilement un quartier périphérique au centre-ville. Grâce à cette avenue, ce quartier est à cinq minutes du centre, il n'est donc plus périphérique. Les voiries sont absolument essentielles dans la composition urbaine et dans la lutte contre la ghettoïsation, la stigmatisation de certains secteurs. Dans un autre quartier, celui de La Source, nous avons créé quasiment de toutes pièces un centre urbain qui faisait défaut. Nous n'avons donc pas attendu le tramway pour faire de l'urbanisme.

► Pourtant, le tramway apparaît comme le déclencheur d'une réorganisation urbaine cohérente, à l'échelle élargie de l'agglomération. Il permet de repenser certains lieux, d'en créer de nouveaux. Comment cela s'est-il matérialisé ?

J.-P. S. : Il est clair que le tramway est un formidable facteur d'urbanisme. On en trouve des exemples tout au long de la ligne. Le maire de Fleury-les-Aubrais, par exemple, a insisté pour que le tramway ne s'arrête pas à la gare, mais pour qu'il aille jusqu'au centre. Pourquoi ? Parce que, d'une part, ce tramway structure et recompose le centre-ville de Fleury-les-Aubrais et parce que, d'autre part, avec ce mode de transport, la gare de Fleury n'est plus la même qu'avant : elle devient multimodale. Dans un avenir proche, une ouverture de cette gare sera réalisée sur le côté ouest, sur l'avenue de Paris qui deviendra ainsi une entrée de ville.

Le tram a également été un levier extraordinaire pour repenser la gare d'Orléans. Nous avons récemment signé un protocole d'accord associant la SNCF, la Région Centre, la Ville, la Communauté de communes et un promoteur commercial, « Espace Expansion », afin de refaire totalement cet équipement qui n'est pas beau. Dans les années quatre-vingt, un centre commercial a été construit devant cette gare, la rendant invisible. Nous allons donc lui redonner une façade sur l'avenue de Paris. J'ai pu obtenir que l'on lance un concours d'architecture, et le centre de bus situé à la sortie de la gare a été réhabilité et étendu par Jean-Michel Wilmotte. Lorsque l'on joue sur la mobilité, on joue sur la multimobilité, sur les centres de liaisons et d'échanges. ▲

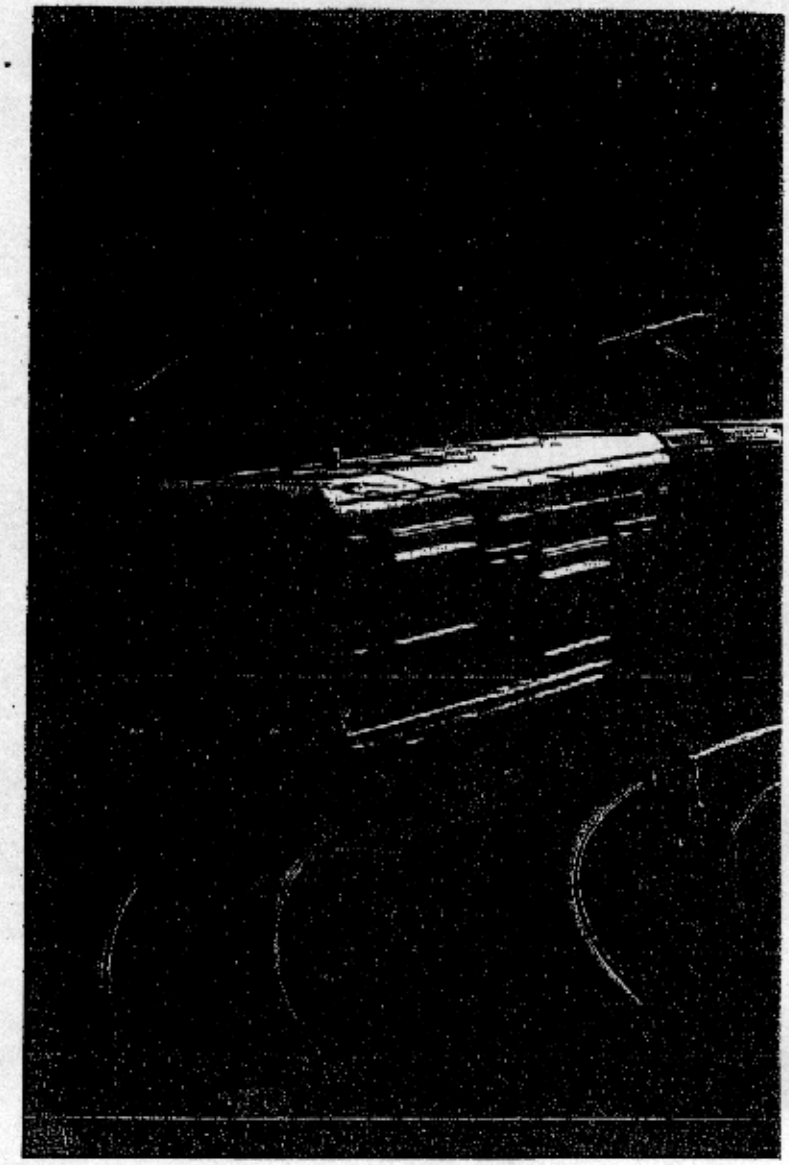
Propos recueillis par Sylvie Groueff et Antoine Loubière, le 17 octobre 2006.

[1] Éditions de l'Aube, 1998.

Grenoble

La centralité en question

À Grenoble, le tramway tend à être considéré comme un outil de valorisation et d'organisation de l'espace. À ce titre, et au-delà d'une simple logique de déplacement, il révèle la nature des rapports entre le centre et la périphérie, ainsi que l'élargissement progressif de ces enjeux de centralité à l'ensemble de la région urbaine. Enquête de Gilles Peissel, journaliste.



Une première ligne en service en 1987, une seconde en 1990, la troisième programmée pour 2005, avec le rallongement des lignes précédentes : le tramway grenoblois se porte bien et élargit peu à peu son réseau à l'ensemble de l'agglomération. Si les débats accompagnant sa naissance ont été houleux, cet outil fait désormais l'unanimité, autant chez les élus que dans la population [1]. Tout le monde veut son tram, et pas seulement pour des raisons de transport.

Un catalyseur urbain

Pourtant, rappelle Jean-Claude Pradeilles, analyste des politiques urbaines [2], « la volonté de structurer la ville avec le tramway ne concernait au début que le centre-ville de Grenoble. L'objectif majeur était de déployer l'influence de celui-ci en exploitant au mieux son potentiel commercial et de loisir, et en favorisant son ouverture à la périphérie. » Lieu de convergence des deux premières lignes de tram, qui poursuivaient ainsi la politique déjà mise en œuvre avec les bus, ce centre s'est peu à peu institué en cœur unique d'une agglomération au poids croissant.

650 logements ont déjà été construits ainsi que des commerces et près de 30 000 m² d'équipements, dont le premier cinéma multiplex de l'agglomération. L'ensemble s'aligne de part et d'autre du tram.

Dans cette problématique concurrentielle entre centre et périphérie, toujours d'actualité, le tramway a joué un rôle éminent de catalyseur urbain et de drainage, essentiellement à sens unique. Exception notable : Échirolles, qui essaie de renverser la vapeur et de faire fructifier à son compte les effets du tramway.

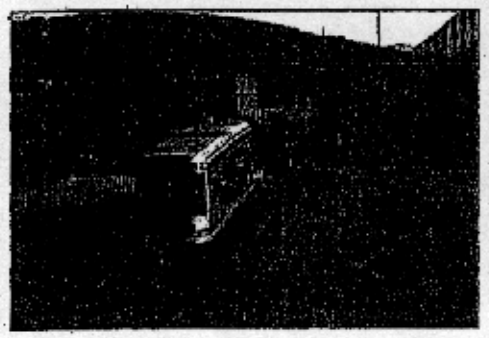
Cette ville de banlieue bénéficie depuis 1996 du prolongement sur son territoire de la ligne A, qu'elle a intégrée à un long processus de restructuration urbaine entamé dès les années soixante-dix pour affirmer son identité. « Nous nous sommes battus pour que le tram vienne jusqu'à nous, afin de l'utiliser pour servir notre projet, explique André Géry, responsable du service urbanisme de la commune. Après un énorme travail pour l'intégrer dans le tissu urbain spécifique de banlieue, nous en avons fait l'axe majeur de la ville. » Cette opportunité a permis de relier les deux parties de la commune séparées par une rocade autoroutière, de reconquérir une 2 x 3 voies et, surtout, de conforter la création *ex nihilo* d'un centre-ville qui prend forme progressivement : 650 logements ont déjà été construits ainsi que des commerces et près de 30 000 m² d'équipements, dont le premier cinéma multiplex de l'agglomération. L'ensemble s'aligne de part et d'autre du tram, créant un axe central longiligne sans – pour l'instant – véritable profondeur.

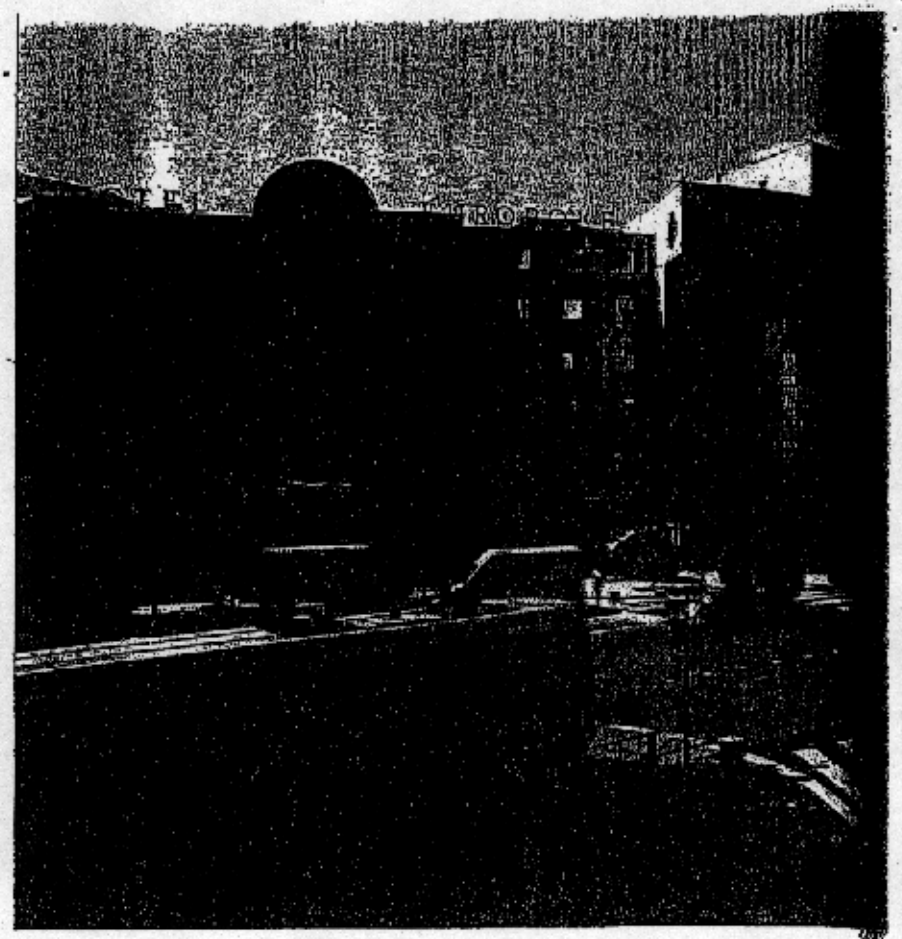
L'impact du « poids lourd »

Si ce prolongement se justifiait avant tout par la population desservie (il traverse la Villeneuve d'Échirolles), ce n'est pas le cas de l'extension – décidée conjointement – de la ligne B, au-delà de la gare SNCF : un petit kilomètre pour raccrocher au centre-ville grenoblois Europole, un centre d'affaires au clinquant fragile et provincial, lancé par la municipalité Carignon. Ici, point de flux de déplacement préexistant, mais une question d'image, et une ouverture intéressante pour une future desserte des communes du nord-ouest de l'agglomération. « La nouvelle municipalité de 1995 a hésité à réaliser ce prolongement. Mais le tramway participe pour beaucoup à la valorisation de ce quartier, et

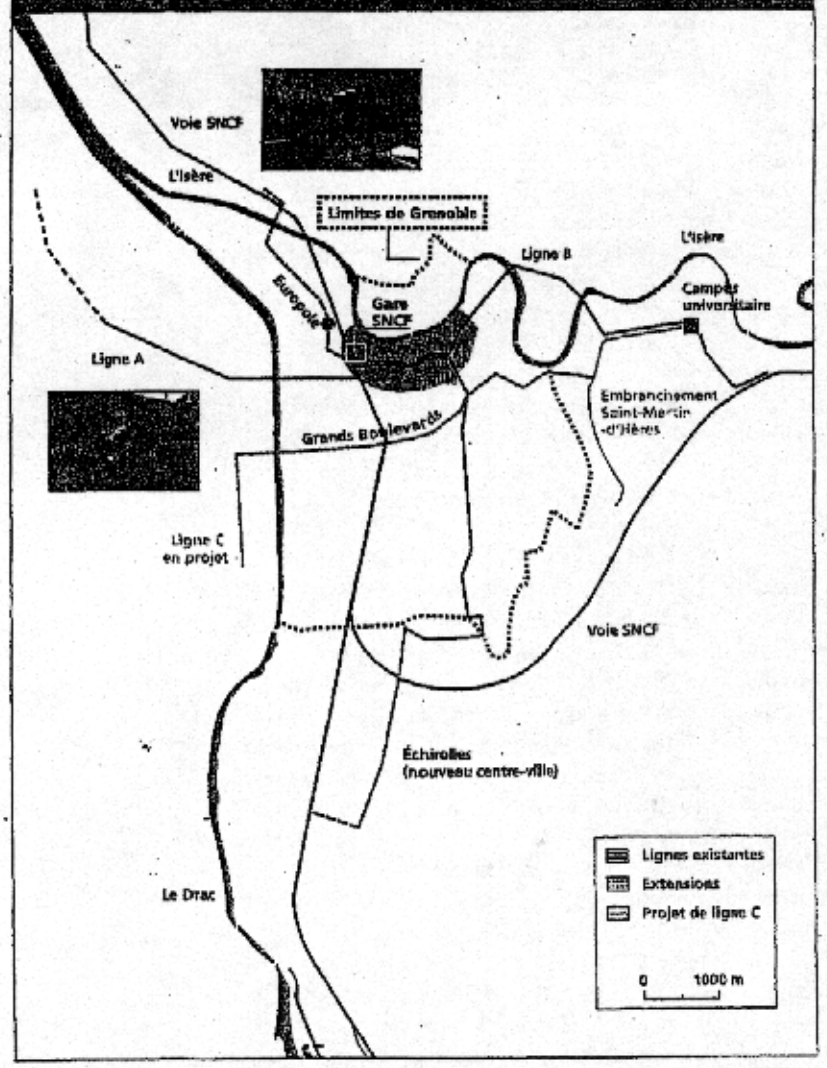
[1] La première ligne a succédé à un référendum où 53 % des Grenoblois se déclaraient favorables au tram. Lors d'une enquête « ménage », organisée en 1992 à l'échelle de l'agglomération, ce chiffre est passé à 91 %.

[2] Chercheur au laboratoire CERAT-CIVIL, Institut d'études politiques de Grenoble.



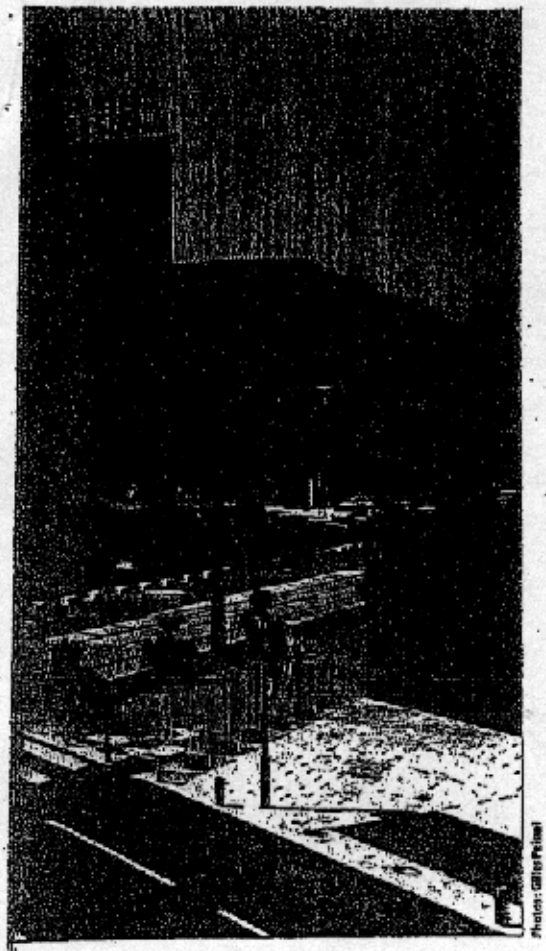


Tramway de l'agglomération grenobloise (lignes existantes et projets)



se justifie pleinement par l'implantation du palais de Justice et de la Cité scolaire internationale », explique Claude Baret, directeur des opérations au Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC). Curieusement, ce tronçon mis en service en 1999 s'arrête avant le polygone scientifique, qui concentre de nombreux organismes de recherche, se privant ainsi d'un lien direct avec le campus universitaire de Saint-Martin-d'Hères, à l'autre bout de la ligne. Dans une ville qui mise beaucoup sur son potentiel scientifique, cet axe aurait pourtant une signification très forte. Plusieurs observateurs soulignent cependant l'absence de sensibilité urbaine des milieux concernés. « Avant l'arrivée de la ligne B, le campus était une sorte de *no man's land*, ajoute Hubert Gaillardot, urbaniste à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise (AURG). Le tramway a débloqué la situation grâce à l'implantation de commerces et de services à son terminus, qui est devenu un lieu signifiant très fréquenté par les étudiants. Il a également permis de déclencher le processus d'essaimage de l'université dans la ville. » Plusieurs départements se sont ainsi décentralisés hors du campus, toujours à proximité d'une ligne de tram : près de l'hôpital de La Tronche, à Échirolles, au sud de Grenoble...

L'influence de ce « poids lourd » ne se réduit pas non plus à une bande au sol de six mètres de large. L'étude d'impact réalisée par l'AURG pour la première ligne mettait l'accent sur la nécessité de ne pas raisonner uniquement en termes de déplacement, mais aussi de qualité urbaine. « Avec le tramway, on a pu retrouver



Photos : Gilles Pelloli

← À gauche, la ligne A à Échirolles. Ci-contre, la ligne B qui se prolonge jusqu'à Europole.

un espace partagé, sans obstacles entre les différents modes de déplacement, comme sur le cours Berriat. Cela donne une image de ville plus douce, moins ségréguée », explique Hubert Gaillardot. Cette reconfiguration complète des espaces traversés implique une intervention globale, du plan de circulation au traitement des sols, où l'infrastructure de transport représente en moyenne la moitié du coût d'une opération. Le principe du SMTC étant de prendre à sa charge le réaménagement de la voirie de façade à façade (la commune payant l'éventuel surcoût jusqu'à un certain niveau), c'est un aspect non négligeable pour les collectivités qui souhaitent redorer non seulement leur blason, mais aussi une de leurs avenues.

De la ville à la Région urbaine

Requalification urbaine et déplacements sont d'ailleurs à l'origine du projet de troisième ligne. Celle-ci doit traverser l'agglomération d'est en ouest, par les Grands Boulevards de Grenoble, et reconquérir cet axe au trafic autoroutier saturé (60000 véhicules/jour) et vécu comme une véritable rupture du tissu urbain. En évitant l'hypercentre, cette ligne sort de la logique radioconcentrique de ses ainées, révélant un élargissement des enjeux. Et cela d'autant plus que l'hypercentre se retrouve bien petit face à une forte présence automobile et à une importante demande d'animations.

La branche secondaire que réclamait Saint-Martin-d'Hères pour soutenir son projet d'axe de centralité confirme l'évolution morphologique de cette agglomération. « Elle a été acceptée parce qu'elle est l'amorce d'une future ligne de rocade », précise Marc Baïetto, président du SMTC. Peu à peu, le tramway tend ainsi à être considéré comme un outil d'anticipation pour des espaces en devenir. Mais considérant le PDU (adopté en mai 2000) limité à la seule agglomération, Jean-Claude Pradeilles estime que celle-ci « s'attache à défendre sa capacité d'influence, alors qu'elle n'a plus vraiment ni le potentiel économique ni la population pour afficher une telle prétention hégémonique. La question qui se pose est celle du statut que l'on va donner aux périphéries ». Car les enjeux se sont de nouveau déplacés, cette fois à l'échelle de la Région urbaine ❶, entraînant les mêmes réflexes. Tout en reconnaissant « une crainte latente de voir l'agglomération perdre de son attractivité », Marc Baïetto affirme que « le mouvement pour penser la Région urbaine en terme de complémentarité et non de concurrence est amorcé ». Ce qui met le tramway face à son destin : sortir de son nid par le réseau SNCF selon le principe du tram-train, ou y rester et laisser les contournements autoroutiers encercler la ville ❷. Et là, il n'y a pas unanimité... ▲

❶ Grenoble compte 150000 habitants ; l'agglomération, 374000 (23 communes, périmètre d'application du PDU), et la Région urbaine, 623000 (167 communes, aire couverte par le schéma directeur).

❷ La reconquête des Grands Boulevards – et plus largement le délestage de la zone centrale – nécessite la prise en charge des flux de transit par l'un ou l'autre des ces dispositifs. Le PDU mentionne les deux : les travaux « programmés » de la rocade nord, et le tram-train qui reste « à déterminer »...

Gières : au bout de la ligne, la campagne

La ligne B du tramway de Grenoble doit être prolongée pour atteindre en 2003 la gare de Gières, où la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (tram-train, bus, voiture, deux-roues) est envisagée – le tram devant par la suite emprunter les voies SNCF afin de desservir toute la vallée du Grésivaudan. Antoine Brès et Béatrice Mariolle, architectes-urbanistes, membres de l'équipe de concepteurs ❶, expliquent le projet.

Gières est une petite commune réputée pour son charme encore rural (quelques grosses fermes, des terrains maraîchers, etc.), essentiellement constituée de maisons individuelles, de villas du début du siècle, de maisons de village et de lotissements récents, avec sa voie ferrée et ses passages à niveau (TGV de Genève), sa petite gare de montagne dénommée « Grenoble Université » en raison de la proximité du campus de Saint-Martin-d'Hères, le tout, dans un cadre paysager remarquable, en bordure de l'Isère et ouvrant

❶ Urbanistes mandataires : Brès + Mariolle Architectes, assistés de A.-S. Poullin et H. Richard pour les documents graphiques ; paysagistes : Ingénieurs et Paysages ; acoustique urbaine : Acouphon. Cette équipe « francilienne » travaille depuis plus de dix ans sur des projets liés aux infrastructures qui participent du développement et du « renouvellement » de la ville – autoroutes urbaines (A 86 à Nanterre, Rueil et Gennevilliers, nouvelle rocade « pénétrante nord » à Montluçon, etc.) et lignes de transports en commun (prolongement du TVS entre La Défense et le pont de Bezons, tramway des bords de Seine en Seine amont, etc.).

Brès + Mariolle Architectes

↑ L'Isère et la vallée du Grésivaudan.

sur la vallée du Grésivaudan encadrée de montagnes, avec une vue imprenable sur la dent de Crolles... Cadre presque idyllique, si ce n'était une rocade, SU2, surplombant la ville avant de franchir l'Isère.

Le pour et le contre

L'arrivée du tramway dans cette commune offre au Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC), gestionnaire de la ligne, l'opportunité de mettre en œuvre le tram-train en même temps que d'implanter sur ces vastes terrains agricoles un dépôt de rames de tramway de 50 000 m² (le deuxième de l'agglomération) et un parking-relais de 250 places destiné aux habitants des vallées environnantes.

Le milieu associatif grenoblois, bien connu pour son dynamisme, n'avait pas tardé à réagir par la voix de l'association « ça s'tram » réunissant, entre autres, les habitants du lotissement du Grand Mas, proche de la gare. Pour eux, le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à leur porte signifiait urbanisation, « bétonnisation », mais surtout augmentation de la circulation automobile... Le tramway se trouvait donc davantage perçu comme un élément perturbateur de la quiétude locale que comme un supplément de service urbain. Le maire et son adjoint à l'urbanisme, conscients des qualités de leur commune, très impliqués dans cette consultation, annonçaient clairement leurs intentions aux concurrents : « Ne pas densifier, conserver les activités agricoles, ne pas générer de trafic ni de va-et-vient supplémentaires. » L'image du tramway orientant la croissance urbaine et devançant la spéculation foncière, à l'origine d'une urbanisation qui s'étale le long des lignes de transport en commun, est-elle donc révolue ? Gières refuse d'être englobée dans une urbanisation continue et indifférenciée. Qu'en serait-il de tous ceux qui, dans cette commune, se trouvent à la fois en ville et à la campagne, avec l'avantage d'être situés à proximité de l'Université (que beaucoup rejoignent à vélo) ? Le cas de Gières illustre bien les enjeux de développement simultané des transports en commun et de l'urbanisation des secteurs périphériques.

La densité admissible

En quittant la ville-centre et ses faubourgs historiques, le tramway change de vocation : d'irrigation des zones denses pour les usagers principalement piétons, il devient desserte des secteurs diffus pour les usagers multimodaux (en majorité automobilistes). C'est particulièrement le cas à Gières, typique de l'urbanisation en doigts de gant de la métropole grenobloise. Dans cette commune, aucune densité dans un rayon de 300 mètres ne permettrait de rentabiliser le prolongement de la ligne, la clientèle du tramway résidant plus loin dans la vallée et le rejoignant en voiture.

L'arrivée du tram implique donc une densité accrue de mouvements, tous modes confondus. L'intensité urbaine est davantage liée ici à la multiplicité des flux qu'à la densité de surfaces bâties. Cette concentration de flux de natures diverses impose d'organiser leur cohabitation et leur connexion, donc de travailler en premier lieu sur les espaces libres.

L'insertion d'un tramway impose-t-elle de constituer autour de ses arrêt, et *a fortiori* autour de son terminus, des centralités urbaines ? Et peut-on développer un pôle urbain sans bâtir à l'excès ? Un urbaniste, de surcroît architecte, sait-il préconiser le minimum construit ?

On rencontre en effet de plus en plus de situations urbaines où la construction n'est pas souhaitable, soit pour préserver la qualité des espaces libres soit pour prendre le temps de faire émerger une image urbaine du site à partir d'un travail sur l'espace public. Les faubourgs historiques, la périphérie urbaine de caractère rural offrent d'autres formes de ville, une grande

-11-

diversité de cadres de vie dont le caractère tient autant aux espaces libres qu'au bâti. Ce sont ces spécificités qu'il est intéressant de préserver, de renouveler, sans que cela soit en contradiction avec la nécessaire densité qui va de pair avec la lutte contre l'étalement urbain. D'ailleurs, il n'y a pas qu'une réponse formelle à la densité ; l'habitat individuel ou de typologie intermédiaire et leur association peuvent également offrir des formes de densité alternatives [1]. La ville doit conserver toutes ses diversités ; préserver ses trésors d'espace afin de proposer des choix de vie variés, un « méta-urbanisme » [2], associant la rationalité de la modernité à l'exigence de variété.

Quelle image donner au tramway dans un cadre rural ? Car, de fait, le tram relie mentalement à la ville, tout en étant historiquement associé à la conquête de nouveaux territoires ruraux par l'habitat.

L'intérêt du tramway est qu'il emprunte le réseau de voirie. Il a ainsi, plus que le métro, modelé en grande partie les villes européennes entre 1890 et 1930, apportant davantage de souplesse et pénétrant dans la périphérie rurale [3]. Doit-il aujourd'hui enrichir ce réseau, épaissir les quartiers traversés ou, au contraire, en empruntant les grands axes urbains, centraliser l'accessibilité là où elle existe déjà, augmentant les effets d'exclusion ? Se pose ainsi la question de la diffusion de l'accessibilité, de la capillarité des connexions, de l'efficacité de desserte des transports. Les réponses qui consistent à créer des pôles denses ou des boulevards à l'alignement restent trop souvent conçues en contradiction avec la porosité et l'épaisseur de la ville, excluant les quartiers qui ne sont pas en première ligne.

Quelle image donner au tramway dans un cadre rural ? Car, de fait, le tram relie mentalement à la ville, tout en étant historiquement associé à la conquête de nouveaux territoires ruraux par l'habitat. À l'image du tramway de Karlsruhe, qui emprunte les voies ferrées et sillonne la campagne, celui de Grenoble rejoint Gières et ses terres agricoles avant de desservir les petites gares de la vallée, au cœur d'un paysage exceptionnel. Il y a donc là matière à inventer de nouveaux modèles de villes à la campagne.

Une mixité urbaine élargie

Les principales orientations que nous avons proposées sont issues de ces quelques réflexions rapidement évoquées.

La priorité a été pour nous d'organiser les multiples flux de diverses natures autour et sur le site, en arbitrant entre les différentes exigences d'accessibilité. C'est pourquoi les flux automobiles les plus importants, en provenance de la vallée du Grésivaudan et d'Uriage, sont canalisés sur la rocade existante, la SU2 – jusqu'au parc-relais dont l'unique accès est prévu sur cette rocade –, qui remplit ainsi complètement sa vocation de conduire les flux de transit d'un point à un autre – le parc-relais devenant un « hub » connecté au terminus du tramway. À l'échelle locale, les nouveaux cheminements proposés permettent de lier les éléments du projet, d'ouvrir les impasses des lotissements, de créer de nouveaux franchissements des voies ferrées. Le site est ainsi structuré pour maîtriser son évolution.

Nous avons en même temps cherché à esquisser le cadre d'une urbanité contemporaine sur le thème du sport et des loisirs, qui, tout en répondant aux programmes de l'étude, permet un travail de mise en valeur de la géographie du territoire communal et de son paysage. La plaine des sports recompose le site autour des programmes sportifs (terrains de football et de tennis, gymnase, etc.) et préserve son ouverture sur le grand territoire : Isère, dent de Crolles et vallée du Grésivaudan.

Il s'agissait, enfin, de favoriser une mixité d'usage des infrastructures liées au tramway, qui participe à une mixité urbaine élargie de la commune. Le parc-relais pourra également être utilisé par les usagers des terrains de jeux et, notamment durant les fins de semaine, par les spectateurs des événements sportifs et les promeneurs du dimanche. La façade du dépôt de tramways et le bouclier végétal en limite de la rocade et du parc-relais contribuent à la protection phonique du lotissement du Grand Mas, tout en servant de support aux gradins du terrain de foot...

Cette consultation a été l'objet de nombreux débats avec les équipes sélectionnées, grâce à la procédure des marchés de définition, et au sein des instances organisatrices du concours (Ville de Gières, SMTC [4], Agglomération de Grenoble, la « Métro »...), et d'une exposition publique des projets à l'intention des associations, entreprises et habitants concernés. ▲

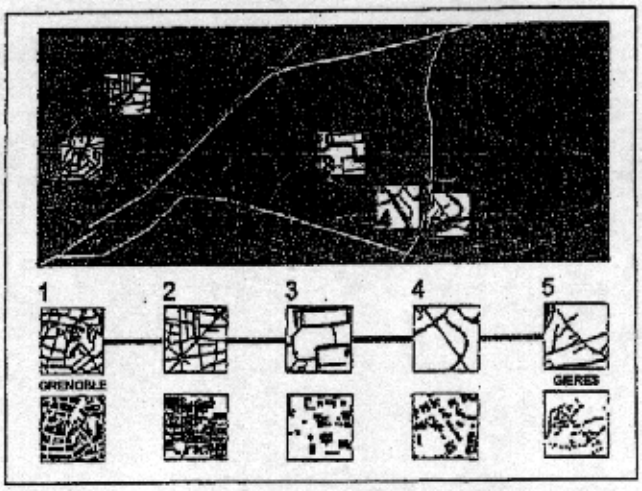
[1] Cf. *Forman, Excursion On Density*, MVRDV, 010 Publisher, Rotterdam, 2000.

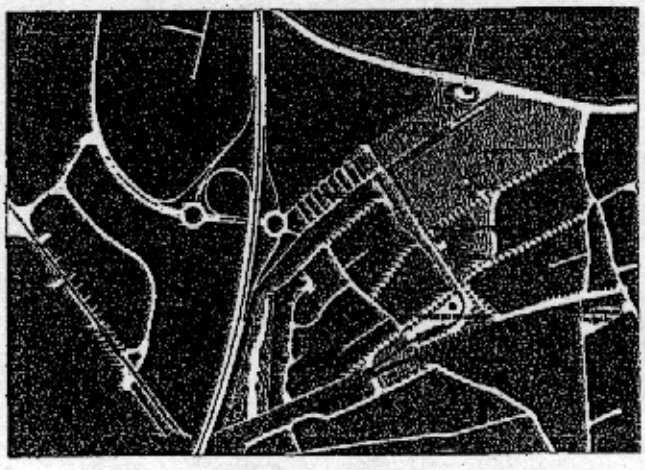
[2] Cf. F. Ascher, in *le Monde*, 18 avril 2000.

[3] Cf. M. Roncayolo, *la Ville et ses territoires*, Gallimard, coll. « Folio », 1990.

[4] Syndicat mixte des transports en commun de l'Agglomération grenobloise.

Ci-dessous, les différentes densités traversées par le tramway. En bas, le plan d'aménagement du secteur du pôle d'échanges multimodal.↓





Documents : Brès + Merlin Architectes

-12-

Strasbourg

Un dessein d'« architecture urbaine »

La deuxième ligne du tramway strasbourgeois, qui vient d'être inaugurée, a été l'occasion d'aménagements urbains en centre-ville comme en périphérie. Guy Henry, urbaniste, directeur d'études et de projet •, explique les propositions et les marges d'intervention de son équipe, face aux bureaux d'études qui incarnent la logique technique de ce réseau de transport.

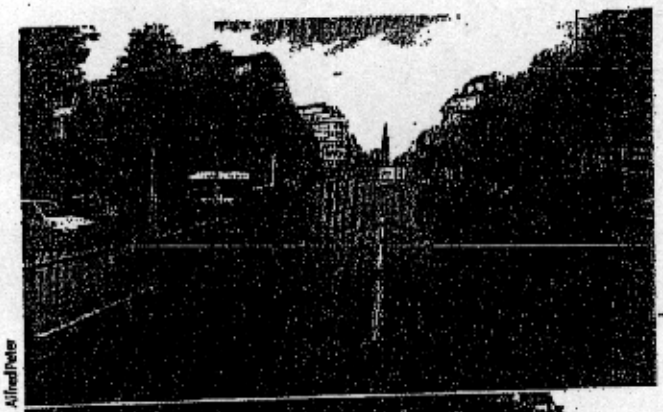
Quand on se promène dans les espaces urbains traversés par la deuxième ligne du tramway de Strasbourg, on a le sentiment que celle-ci a été le prétexte à des réaménagements de grande ampleur...

Guy Henry : Cette idée du tramway comme prétexte à réaménager la ville était déjà présente dans la philosophie de la première ligne, et elle s'est développée à l'occasion de la seconde. Avec ce que cela induit : ne pas considérer le tramway – le véhicule et son infrastructure – comme un objet qu'il faut mettre en valeur. Peut-être est-ce là un des éléments qui fait la différence avec des projets de même type dans d'autres villes, où l'on constate parfois une surenchère de design, celle-ci comportant le risque que le tramway apparaisse tellement investi dans sa facture, son identité, qu'il s'intègre moins facilement dans les espaces urbains.

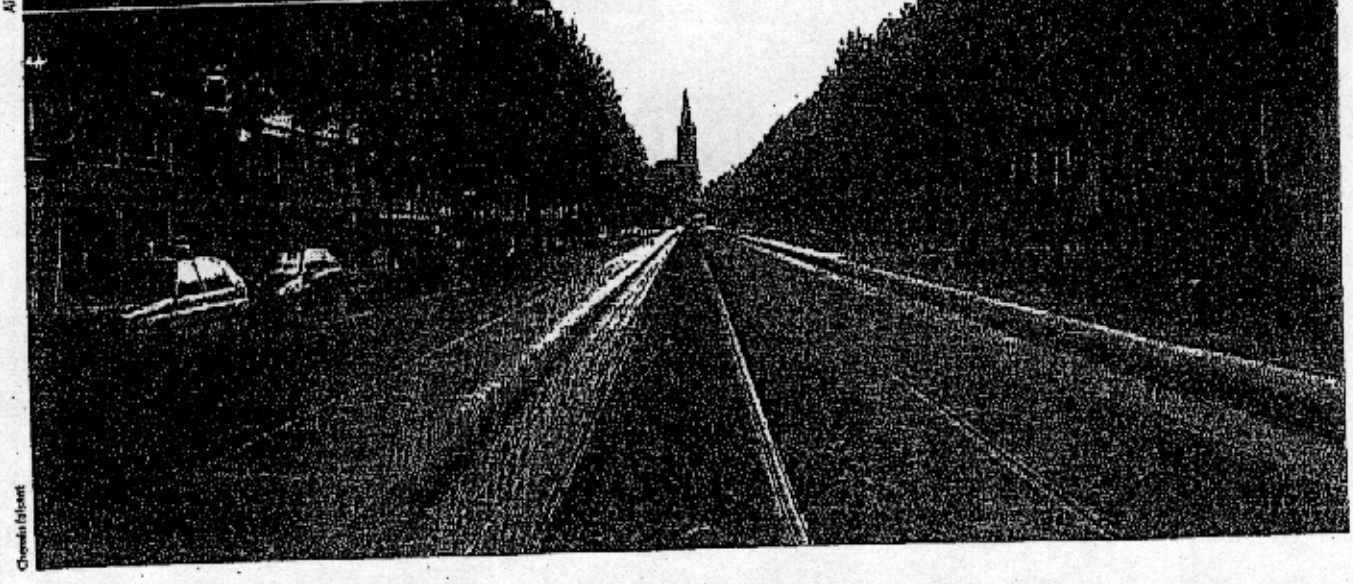
Le fait que l'on ne surdétermine pas le tramway en tant qu'« objet » m'apparaît très important. Car il sera là, de toute façon, bien visible. Il me semble donc idiot de recourir à un design très sophistiqué (je précise néanmoins que notre équipe comportait un designer, Charles Bové, qui était d'accord avec cette façon de penser). À Strasbourg, notre slogan était que le tramway devait « traverser la ville sur la pointe des pieds ». Au fond, nous voulions qu'au bout du compte, il se voie peu, que son implantation apparaisse comme une évidence, que le visiteur qui ne connaissait pas la ville jusqu'alors trouve cet équipement naturel, logique dans ses différents contextes. En d'autres termes, ce n'est pas tant la qualification de l'espace tramway qui importe que celle de tout l'espace public qu'il traverse.

Pour parvenir à ce résultat, la solution a consisté à ne pas limiter l'aménagement à la stricte bande de passage du tramway, et à traiter l'ensemble du linéaire avec le même soin et la même qualité de matériaux, de façade à façade. Quelques exemples sont particulièrement éloquents, telles la place de la République, ce lieu focal de la composition de la ville

• Lauréat du concours pour l'aménagement de cette 2e ligne, Guy Henry, architecte et ingénieur de formation, dirige l'équipe Chemin faisant, qu'il a créée en 1994. Celle-ci s'organise autour d'un noyau de base rassemblant 2 paysagistes, 4 architectes, 1 géographe-urbaniste, 2 infographistes, 1 secrétaire. Xavier Dousson est l'un des architectes de l'équipe.



Avant et après le tram : l'avenue de la Paix.



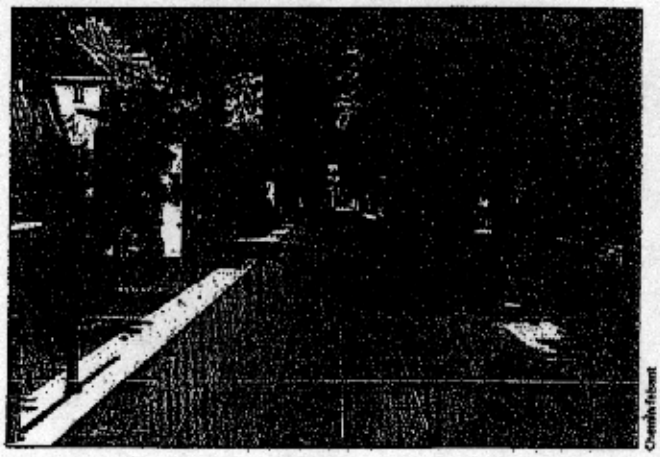
Alfred Peter

Chemin faisant

-13-

Alfred Peter

Chemin faisant



Chemin faisant

Transformation et aménagement de la voirie : boulevard de la Victoire...

allemande, ou la place de Bordeaux, grand carrefour au centre d'un immense quadrilatère. Dans ces lieux et bien d'autres, on aurait pu faire beaucoup moins, se cantonner à peu près à l'emprise du tramway, mais on se serait privés des moyens de fondre celui-ci dans un nouveau paysage. D'ailleurs, à mon sens, je pense que l'expression « architecture urbaine » prend là, pour la première fois peut-être, sa véritable signification. Cette réalisation n'est pas seulement inspirée par la culture dite « urbaine » de ceux qui la manipulent. Sa dimension résulte du fait – totalement assumé lors du travail sur le projet – que l'aménagement réalisé s'exprime objectivement à l'échelle de la ville.

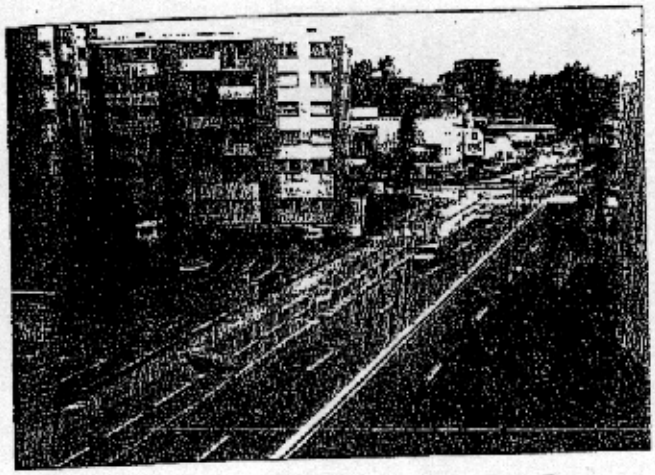
Cette question recouvre un important débat. En schématisant, il semble qu'il y ait en France deux écoles de pensée parmi les personnes qui réalisent et financent les tramways : d'un côté, ceux qui, comme à Strasbourg, pensent que cet équipement s'inscrit dans une problématique d'aménagement urbain générale, et qu'il peut être un moteur très puissant pour réaliser de vastes opérations de requalification ; de l'autre, ceux qui considèrent que le tramway est strictement un moyen de transport et que les aménagements qu'il génère doivent se réduire au minimum nécessaire pour le faire circuler (on a ainsi vu des concours qui ne portaient que sur une plate-forme de 16 m de large, sur toute la longueur du tracé...).

Tout cela est, bien entendu, sous-tendu par une importante question d'argent : le prix du kilomètre d'un tramway qui intègre un aménagement plus large est sensiblement plus élevé qu'un autre qui se cantonne à la réalisation d'une plate-forme. Le coût va du simple au double. En outre, d'importants intérêts industriels sont en jeu. Pour développer leur production, des fabricants de matériel roulant proposent aux villes de construire des tramways à moins de 80 millions de francs le kilomètre (celui de Strasbourg doit avoisiner les 130 millions), ce qui implique de gommer toute dimension urbaine et revient à faire du ferroviaire en ville. Or, contrairement aux apparences, même sur le plan financier, ce choix est mauvais, car il coûte plus cher de faire *a posteriori* ce que l'on n'a pas fait sur-le-champ, comme on le constate dans les opérations de requalification urbaine liées aux grosses infrastructures routières héritées d'un passé proche (échangeurs autoroutiers, traversées de voies rapides, etc.).

► Sur ce point, la position prise pour le tramway de Strasbourg a été très claire. Évidemment, il ne s'agissait pas seulement de celle de la maîtrise d'œuvre, mais aussi de celle de la maîtrise d'ouvrage, inspirée, aiguillonnée, soutenue par un choix politique...

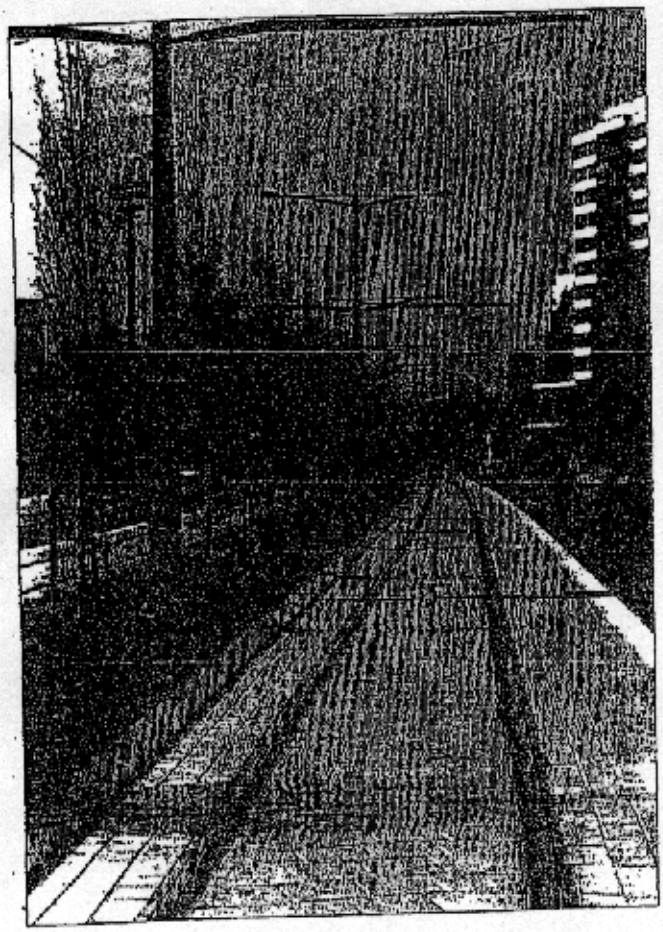
G. H. : Au début des études, nous avons proposé de modifier en plusieurs endroits le tracé du tramway, notamment en périphérie, dans la commune située la plus au nord de la ligne. Notre suggestion était de dévier le tracé qui, au stade des études préliminaires, passait dans la partie « molle » du tissu, où l'on rencontre le moins de problèmes. Nous préférions, au contraire, lui faire traverser des sites difficiles, en particulier une cité HLM, la cité du Ried, dont le centre commercial moribond était entouré d'espaces mal fichus. Implanter une station sur le parking du centre commercial donnait les moyens de ré-

Les architectes, paysagistes, urbanistes, éclairagistes et autres designers viennent-ils après que la logique technique du réseau a été déterminée, pour habiller le projet, mettre ici et là de jolies lampes et de beaux abris ?



← ... et avenue du Général-De-Gaulle.

Alfred Peter



Chemin Milant

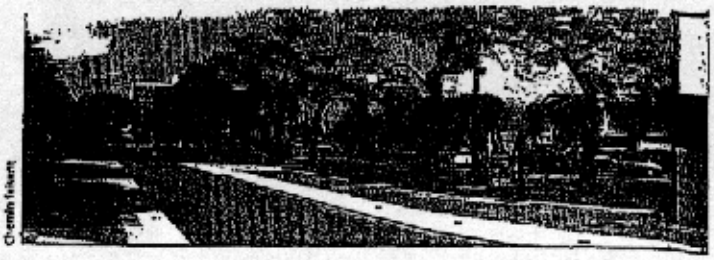
aménager ce parking. Nous avons donc réfléchi, avec les commerçants et la commune, au moyen d'éviter la fermeture du centre. Cela a été long, mais finalement, avant même que tramway ne soit en service, une opération de réhabilitation financée par le privé était engagée et la commune lançait, alentour, le réaménagement de quelques espaces. On pourrait citer d'autres exemples de ce type tout au long de la ligne. Le choix du tracé est donc essentiel sur le plan urbanistique, et on comprend pourquoi les études le définissant ne doivent pas se focaliser sur l'aspect technique du projet.

À ce sujet, un parallèle peut être fait avec l'architecture. Dans le domaine de la construction, il est à peu près clair que les bureaux d'études ont gagné. Mis à part quelques œuvres exceptionnelles, 90 % ou plus de la production architecturale est le fait de bureaux d'études, l'architecte ne dessinant plus que l'enveloppe. Dans le cas d'infrastructures importantes comme le tramway, un problème semblable existe. Les bureaux d'études touchent 70 % des honoraires (ce qui se justifie par l'importance du travail technique) et sont de ce fait en situation de pouvoir. Et la question qui se pose aux architectes, paysagistes, urbanistes, éclairagistes et autres designers est de savoir de quel poids ils peuvent peser face à ce pouvoir. Viennent-ils après que la logique technique du réseau a été déterminée, pour habiller le projet, mettre ici et là de jolies lampes et de beaux abris ? Pour que les idées dont ils sont porteurs s'ancrent dans le projet, il faudrait qu'ils interviennent dès les études préliminaires.

► Ce qui apparaît aussi très nettement à Strasbourg, c'est qu'au-delà du lien produit par le transport public, on constate que le tramway relie aussi par la continuité de ses aménagements...

G. H. : La continuité est, en effet, un facteur très important et un choix délibéré de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage. Pour notre part, nous pensons que l'espace tramway ne doit pas être hiérarchisé, c'est-à-dire avec un prix du m² aménagé en centre-ville différent du prix (forcément inférieur) en périphérie. À Nantes, par exemple, j'ai été choqué de voir le cours des Cinquante-Otages si bien aménagé, alors que, passée la Loire, le tramway circulait sur un simple ballast. C'est regrettable, car en matière d'aménagement, le principal enjeu d'un tramway est de favoriser l'instauration d'une continuité et une requalification urbaines. Que la qualité d'aménagement soit constante du centre-ville à la périphérie me paraît primordial. C'est aussi ce qui permet de concevoir l'espace tramway comme cette « architecture urbaine » que nous avons évoquée. Et c'est encore plus important pour les gens qui vivent en périphérie, car il s'agit là d'une manière de leur signifier que, bien qu'ils soient éloignés du centre, c'est-à-dire dans des espaces généralement moins bien aménagés, le tramway qui leur est destiné est traité avec la même attention, la même exigence de qualité qu'ailleurs. On me rétorquera que c'est un message qui coûte cher, mais je pense qu'en termes de succès du transport, ce n'est pas négligeable non plus.

À ce propos, il ne faut pas oublier qu'en France, après des décennies de valorisation de la voiture particulière, le transport public, dans la plupart des grandes villes (sauf à Paris), est insidieusement perçu comme le transport du pauvre, de celui « qui n'a pas de bagnole ». Il est utilisé par les « captifs » : personnes âgées, jeunes, femmes qui ne travaillent pas,


Chemin faisant

Station de la place de Bordeaux.

enfants. À l'inverse de la voiture, il est socialement considéré comme dévalorisant. Je suis pour ma part absolument convaincu que les choix des utilisateurs s'opèrent en fonction d'une symbolique que l'on néglige trop souvent. Si la fréquentation du tramway ou du bus correspondait mentalement un acte « noble », elle augmenterait.

► **Et l'avenir ?**

G. H. : L'avenir du tramway, dans les grandes agglomérations françaises, c'est le train, en prolongeant par exemple le tramway de Strasbourg jusque dans les Vosges, celui de Nantes jusqu'à la pointe du Croisic et celui de Marseille jusqu'à Aix. Comme à Karlsruhe, où le tramway s'enfonce à plus de 100 km dans la Forêt-Noire. L'avenir du tramway, c'est d'accéder à la dimension territoriale, à la grande périphérie où se pose désormais la vraie question urbaine. Le réseau ferroviaire acceptera-t-il la coopération ? ▲

Propos recueillis par Xavier Dousson, le 14 octobre 2000.

Contrepoint associatif

Les aménagements urbains liés au passage du tramway ne font pas que des heureux. Frank Bettcher, membre fondateur de l'association Krut'n'ho, rend compte des insatisfactions des habitants d'un quartier strasbourgeois. Un point de vue critique pour alimenter un futur débat ?

Quand et sous quelle impulsion l'association Krut'n'ho a-t-elle été créée ?

Frank Bettcher : En 1999, à la suite d'une des réunions de quartier organisées par le responsable de l'aménagement à la mairie, Michel Schmitt. Krutnau est, en effet, le nom de notre quartier, proche du cœur de la ville. Notre revendication de l'époque était : « Non aux horodateurs ! » Car la mairie avait alors pour objectif de faire accepter aux citoyens l'application du PDU de Strasbourg – notamment la suppression de 4 000 places de stationnement gratuit – et, dans notre quartier comme dans d'autres, de généraliser le stationnement payant.

Nous nous opposions à la nouvelle orientation de la gestion économique des villes : l'augmentation des taxes. Pour instaurer le stationnement payant, la Ville use de l'effet ventouse : elle fait poser des horodateurs dans les quartiers proches du centre, puis étend progressivement leur installation vers la périphérie. Le discours de la Mairie était fondé sur les arguments écologiques de rigueur : halte à la pollution, non au tout-voiture, oui au tram et au vélo, etc. Il n'empêche que dans notre quartier, si cette mesure de stationnement payant dissuade les habitants de la périphérie de venir en voiture, elle pénalise du même coup les habitants du quartier. Il eût été plus judicieux de penser à l'établissement d'une zone bleue. D'autre part, ces mesures avaient pour but de rentabiliser le tramway, qui fut d'ailleurs le cheval de bataille de la politique de Catherine Trautmann : une nouvelle ligne tous les six ans, juste avant les élections.

► **Cette politique en vue de la réduction du trafic automobile a-t-elle eu les effets escomptés ?**

F. B. : En ce qui concerne les encombrements et la pollution, les résultats ne sont pas probants : les voies périphériques sont de plus en plus saturées, de plus en plus longtemps. C'est là l'effet des nouveaux aménagements destinés à contrarier les flux automobiles, à l'inverse de ce qui se passe à Lyon où tout est pensé pour faciliter le trafic. Il faut bien comprendre que lorsque l'on utilise sa voiture, hormis quelques exceptions, ce n'est pas par plaisir, mais par commodité : l'achat d'une voiture n'a rien de compulsif, c'est un choix fonctionnel, on en a réellement besoin. On s'aperçoit d'ailleurs que l'installation d'un tramway ne réduit que de peu l'utilisation de l'automobile.

D'autre part, les campagnes en faveur du vélo ne sont pas accompagnées d'aménagements adaptés à ce mode de déplacement. Les pistes cyclables sont plaquées n'importe où, zigzagant entre le trottoir et la chaussée, discontinues, dangereuses.

► **Quelles sont vos principales critiques concernant le tram ?**

F. B. : Je ne m'oppose pas au tram en lui-même, car il présente beaucoup de qualités et je souhaite sa réussite. Je déplore les mesures parallèles et coercitives qui visent à ôter la liberté de choix et, finalement, occasionnent les effets inverses de ceux prévus. Et je me révolte contre la pauvreté et la tristesse des aménagements urbains qu'induit le tram. Dans certaines ruelles de notre quartier, par exemple, qui s'apparente à un petit village, les pavés bleus, naturels, du sol – qui avaient un temps suscité des dithyrambes de la part de la Mairie – ont été remplacés, comme en d'autres lieux, par de hideux pavés autobloquants. Ailleurs, des places ont été transformées dans une optique de désertification sécuritaire : plus de bancs, plus de jeux pour les enfants, plus de fontaines. Nous avons maintenant du minéral « bétonnisé », métallisé, triste à pleurer. Cette homogénéisation désolante gagne toute la ville. Les « citoyens » sont peu à peu conditionnés pour ne flâner nulle part, canalisés dans les flux de la rentabilité maximale, interdits de voies de traverse. ▲

Propos recueillis par Annie Zimmermann, le 11 octobre 2000.

La fréquentation du tramway dépasse toujours les prévisions. Pourquoi ce mode de transport a-t-il un tel succès ? Quelle nouvelle vision de la ville et quels nouveaux

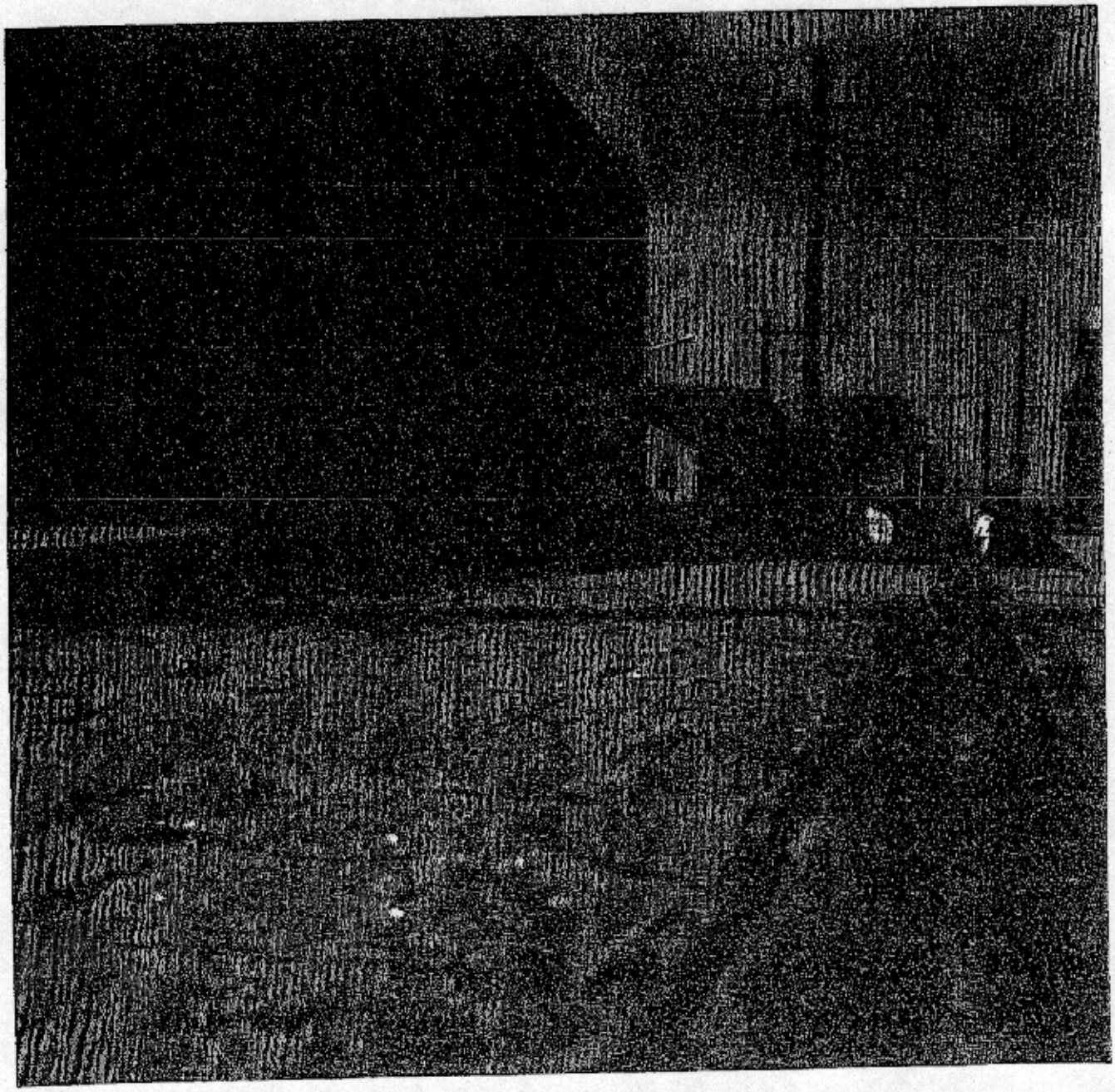
Le tramway, entre fonction et fiction

partages territoriaux induit-il ? Paul Chemetov, architecte, évoque les qualités de ce « jouet urbain », mais aussi les impératifs d'intégration et de maintenance qu'il pose.

Le tramway permet-il de résoudre un certain nombre de problèmes urbains, comme le disent ses défenseurs ? Pouvez-vous nous en donner des exemples ?

Paul Chemetov : Moyen de transport, c'est d'abord dans cette fonction que le tram apporte des réponses et des solutions. Celles-ci s'étendent de fait aux espaces publics qu'il traverse. Transport de surface, le tramway assure une autre fonction : il permet d'observer le paysage urbain différemment, bien plus attentivement qu'au volant d'une voiture, sans fragmentation de la vision. Il suscite ainsi une exigence d'amélioration de la ville, car il rend plus attentif aux espaces qui défilent, à leurs continuités ou discontinuités, au besoin de leur mise en relation. Il est toutefois certain que le tramway ne

La ligne de Bobigny, qui se prolongera vers Noisy-le-Sec et devrait ensuite rejoindre Montreuil. ↓



Laurence Médard/Alter.ego

P. Gauer/Orbis images

↑ Le point faible du tram en ville : les caténaires (Saint-Denis).

peut pas tout faire, partout. Il n'est pas destiné aux secteurs de grande densité comme le centre de Paris (4 m² de planchers pour 1 m² au sol) ou celui d'autres métropoles, mais aux zones urbaines de moyenne densité comme la première couronne parisienne ou des villes de province telle Orléans, par exemple. Dans les grandes agglomérations, il constitue un moyen de maillage en s'associant à deux autres modes de transport : les autobus, qui sont certainement les plus performants pour les périphéries lointaines, et le métro, idéal dans les secteurs centraux et denses.

Si d'autres modes de transport ont parfois été préférés au tram sur rail, celui-ci présente néanmoins un avantage essentiel, son coût : il est trois à quatre fois moins cher que le métro. Quant au tramway sur pneu – qui vaut à peu près les 2/3 du tramway sur rail –, dirigé par un filet optique ou par de simples systèmes de guidage mécanique, il fonctionne sans caténaires, point faible du tram en ville. Il pourrait donc devenir un transport en commun idéal et s'imposer plus largement encore que le tram sur rail.

► Quel est l'impact du tramway sur l'affectation du territoire urbain ?

P. Ch. : Il oblige à un nouveau partage de l'espace public, dont il incite à la requalification, « de mur à mur » en quelque sorte. Il force à une redistribution plus équitable de la voirie au profit des piétons, des vélocyclistes, etc., avec une diminution de la part réservée à la voiture. Le parti du tout-voiture, qui a régné au cours de la décennie soixante-dix et jusqu'à la fin des années quatre-vingt (totalité de l'espace public aménagé pour l'automobile), est en régression grâce notamment aux manifestations de l'opinion publique. Nous en arrivons à ce que préconisait Alphand dans son livre sur les promenades de Paris : pour qu'une avenue soit belle, sa chaussée ne doit pas occuper plus de la moitié de l'espace total. Pour rester dans cette proportion, on peut dire qu'après le passage du tram, on ne doit pas affecter plus de la moitié de l'espace à la voiture.

► Quel regard portez-vous sur le tramway de Bobigny, maintenant que vous revenez sur le terrain pour prolonger la ligne ? Quels défauts avez-vous pu constater et comment pourrait-on y remédier ?

P. Ch. : Nous travaillons en effet à un prolongement de ligne de Bobigny vers Noisy-le-Sec, qui devrait ensuite se poursuivre jusqu'à Montreuil.

On constate d'abord que la présence du tramway a un effet de levier urbain : des terrains qui étaient en friche – l'ancienne imprimerie de *l'Illustration*, par exemple, aujourd'hui reconvertie en Université – changent de statut et de valeur foncière. Par le seul fait du passage du tram à proximité, ils se retrouvent en première ligne. Je pense que la transformation de la partie nord des 4000 de La Courneuve est aussi due aux mêmes raisons.

Ensuite, à l'opposé du métro qui est un instrument anxiogène et peu sécurisant, le tram favorise la pacification : les gens y voyagent tranquillement. C'est très frappant et général, on l'observe aussi bien à Strasbourg qu'à Rouen, Nantes, Bobigny ou Grenoble. Personne n'avait prévu cette vertu calmante du tram. Elle est sans doute due à son confort et à son silence : on n'y entend ni les bruits du dehors ni celui d'un moteur.

Ce qui ne va pas dans la première ligne de Bobigny ? Le tramway exige un entretien, comme le métro. Dans les espaces souterrains de ce dernier, la RATP ne se soucie guère de l'apparence, seule importe la fonctionnalité. Et le budget d'entretien du tramway est encore inférieur, au kilomètre, à celui du métro… C'est là un réel problème.

Sur la ligne de Bobigny, les rapetassages se font en utilisant du goudron au lieu de pavés, ce qui est déplorable. Il me semble qu'un changement de « culture d'entreprise » s'impose, car un transport de plein air participe totalement de l'espace public de la ville, qu'il qualifie. Il ne s'agit pas d'une voie ferrée de plus !

Un autre phénomène est à prendre en considération. Lorsque Catherine Trautmann a inauguré avec le Premier ministre le nouveau tronçon de tramway de Strasbourg, les habitants de la ville les ont photographiés comme une curiosité, un souvenir de vacances : le tram est aussi un jouet urbain. Pas seulement un instrument fonctionnel, mais aussi un instrument « fictionnel ». Il parle de la ville, de son unité, de son confort, et des citoyens ensemble. Il ne peut pas être traité à la manière des métros de la banlieue japonaise !

En tant que voie urbaine et en tant que voiture, le tramway est doublement un espace public. En outre, il représente une collectivité, alors que l'automobile est la marque de l'individualité. Son rôle urbain, de preuve et de témoin d'un nouveau partage, doit être valorisé.

► D'une manière générale, la fréquentation du tramway correspond-elle aux attentes des villes qui s'en équipent ?

P. Ch. : C'est là la grande surprise du tram : sa fréquentation est toujours supérieure aux prévisions. Cette donnée se confirme partout, accompagnée d'une légère diminution du tout-voiture. Dans la région parisienne, le tramway offre par ailleurs une possibilité de liaison de banlieue à banlieue qui faisait singulièrement défaut, l'ensemble des réseaux étant centralisé sur la capitale. Dans des agglomérations comme Strasbourg, Montpellier, Nantes, ou Orléans notamment, où la ligne est très longue, le tramway est un élément unificateur de l'agglomération. En même temps, il fédère les communes traversées et représente un partage des efforts financiers et des services en retour. ▲

Propos recueillis par Annie Zimmermann, le 3 octobre 2000, à Paris.

DOSSIER

DOCUMENT 3

Plans de déplacements urbai

La synthèse

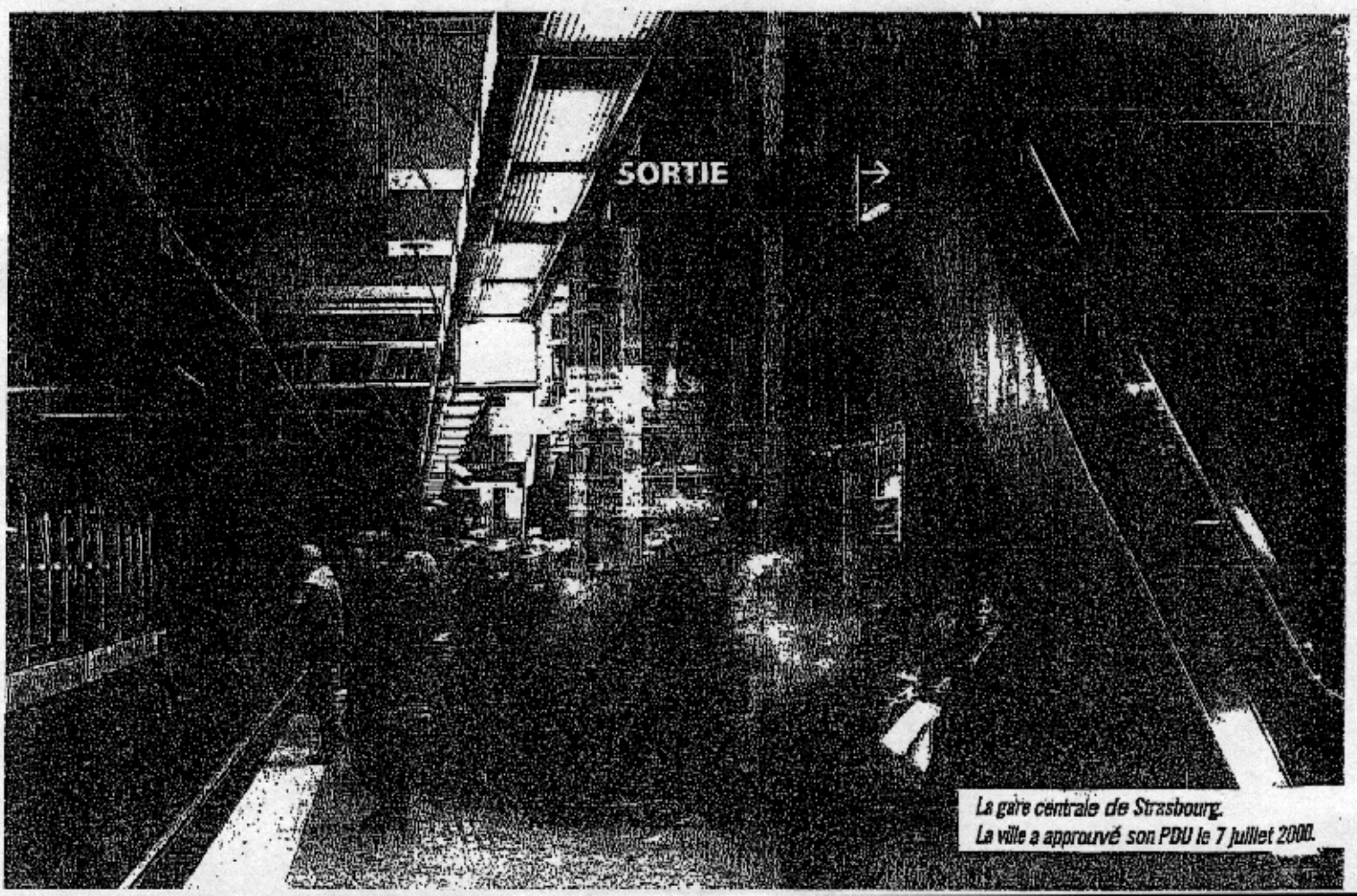
58 agglomérations de plus de 100 000 habitants avaient l'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains (PDU), au plus tard le 30 juin 2000, date fixée par la loi sur l'air du 30 décembre 1996. La plupart des agglomérations ont approuvé leurs PDU. Mais on recense une dizaine de villes retardataires, pour lesquelles la démarche est à peine engagée. Parmi les mauvaises élèves, certaines villes ont rattrapées par l'intercommunalité, un ment qui a modifié la donne. Quant bons élèves, qui ont rendu leur copie les temps, ils ont trois ans pour me leur PDU en cohérence avec les différ documents d'urbanisme, conforméme la loi Solidarité et renouvellement urb (SRU) adoptée le 13 décembre 2000.

Un PDU ouvre des espaces de concertation qui, à terme, permettent d'influencer les décisions des élus

heure du bilan

A l'origine, l'objectif principal d'un plan de déplacements urbains (PDU) est de réduire la circulation des voitures en centre-ville, afin éliorer la qualité de l'air. Pour y parvenir, utorités organisatrices de transports nt à réaliser un meilleur partage de la , au profit des autres modes, tels que les ts de transport en commun en site propre), les pistes cyclables et l'aménagement nes piétonnes plus sûres. Parallèlement projets de requalification urbaine du e-ville, la plupart des PDU prévoient la ion ou le bouclage de rocades, et portent amélioration de l'intermodalité (passage mode transport à un autre). Autre caracique, le volet stationnement: on crée des parcs-relais sur les axes de TCSP, on améliore la gestion de l'offre de parkings en centre-ville, en faveur des résidents et des visiteurs. Deux thèmes nouveaux pour les collectivités sont abordés: tout d'abord, celui du transport de marchandises, pour lequel elles n'avaient jusqu'ici pas de compétences, mais qui constitue l'une des orientations du PDU, puisqu'on leur demande «d'en réduire les impacts», et celui du plan de mobilité pour les entreprises. Dernier point: si la plupart des PDU fixent des objectifs en matière de réduction de la pollution et du bruit, paradoxalement les moyens d'y parvenir restent flous. Cependant, les villes de Grenoble et de Saint-Etienne se distinguent par leurs efforts pour simuler la pollution atmosphérique selon différents scénarios. Des études de modélisation coûteuses, sophistiquées, sont confiées le plus souvent à des bureaux d'études et financées au coup par coup par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Côté financement, l'Etat n'a pas hésité à mettre la main au portefeuille en finançant jusqu'à moitié des études nécessaires à l'élaboration des PDU. Mais le système d'aides est en cours de restructuration: il est question, à présent, que l'Ademe subventionne exclusivement les études relatives aux économies d'énergie. Une circulaire est en cours de préparation, et sera publiée avant l'été. Elle récapitulera les aides financières et leurs taux pour la mise en œuvre des PDU qui viennent d'être approuvés. ●

Dossier réalisé par Claudine Farrugia-Teyar



La gare centrale de Strasbourg. La ville a approuvé son PDU le 7 juillet 2000.

DOSSIER

Points forts : la voirie et l'intermodali

Boucler une rocade, créer un pôle d'échanges, installer des parcs-relais... le

Les points forts

1. La voirie, un élément récurrent dans tous les PDU

Selon l'analyse nationale réalisée conjointement par le Gart et le Certu, un premier état des lieux révèle qu'une nouvelle culture est en train de poindre chez les autorités organisatrices de transport. Désormais, on pense « déplacements ». Sous ce terme générique, on retrouve tous les modes, y compris l'automobile, signe que le « racisme » antivoitures a vécu. De fait, le premier problème que se pose la ville est un problème de voirie : il s'agit de boucler ou de créer une rocade, de façon à libérer le centre des trafics de transit et d'échanges qui ne sont pas liés au cœur de la ville. C'est le cas notamment à Angers, Dijon, Rennes, Reims, Strasbourg, Valenciennes. Parallèlement, on crée de nouveaux ouvrages, tels que des tunnels (Marseille, Grenoble, Dunkerque), voire des ponts sur les fleuves (Bordeaux, Angers, Rouen).

De plus, il s'agit de requalifier les voies pénétrantes. C'est ainsi que plus de la moitié des PDU prévoient de réduire leurs capacités en véhicules. Clermont-Ferrand va jusqu'à préciser les rues concernées par cette baisse de capacité, Rouen visualise sur une carte une dizaine de voies prévues, parmi lesquelles certaines accueilleront Teor, le transport en commun en site propre. Le PDU de Lyon indique un principe de gel de capacités des pénétrantes. Reste qu'on peut se demander jusqu'oi aller dans le bouclage de rocades ? « Dans certains PDU observe Ronan Golias, ingénieur au Gart, on a pu observe que l'effet "PDU" pouvait servir de prétexte à la relanc de travaux routiers. Dans d'autres PDU, on courait au contraire le danger de faire une ville musée, sillonnée pa un tramway, avec une périphérie anarchique, faute de rocade. » L'idéal est de mettre le curseur au bon endroit.

2. L'intermodalité fait sa percée

Bien que ses objectifs soient surtout qualitatifs, l'inter modalité est bien présente dans les PDU, signe que le message est passé. Onze autorités organisatrices von jusqu'à proposer des évolutions institutionnelles pou développer l'intermodalité. Dans le PDU de Marseille figure « le rabattement des autres modes vers les lignes de transports en commun ». De même, Le Mans évoque « la desserte multimodale des pôles générateurs ». Ailleurs, à Dijon, à Lyon, à Nîmes, à Orléans et à Rennes, les PDU étoffent la desserte ferroviaire, à travers la création ou la réouverture de lignes destinées à relier le périurbain au centre-ville. En ce qui concerne la complémentarité des transports interurbains ou départementaux avec les autres modes, elle n'est visible que dans une poignée de PDU : Nice, Nîmes, Rouen, Saint-Etienne. En revanche

LES AIDES FINANCIÈRES

La loi sur l'air prévoit qu'une évaluation environnementale des PDU sera faite cinq ans après leur approbation. Dans une circulaire qui devrait paraître avant l'été, le ministère de l'Equipement prévoit de débloquer une enveloppe de 500 millions de francs (76,2 millions d'euros) pour la mise en œuvre des PDU. De son côté, l'Ademe disposera d'un budget de 60 millions de francs (9,1 millions d'euros) pour aider les autorités organisatrices candidates à cette évaluation environnementale.

Contacts

Ademe, Jane Noppe, tél. : 01.47.65.24 77.
Direction des transports terrestres, François Dubois, tél. : 01.40.81.16.37.

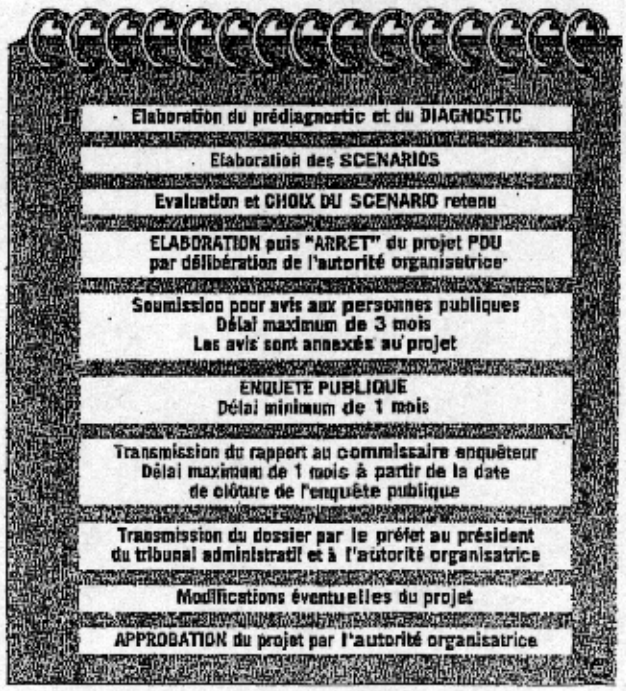
Agenda

Le Gart organise, le 28 mai, à Rennes, une journée sur le thème : « Plans de déplacements urbains, des intentions à l'action », tél. : 01.40.56.30.60.

La loi du 30.12.1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie rend obligatoire l'élaboration d'un PDU par les autorités organisatrices de transport des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ses six orientations sont les suivantes : baisse du trafic automobile ; développement des transports collectifs et des modes non polluants ; aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération ; organisation du stationnement sur le domaine public ; transport et livraison de marchandises ; encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le covoiturage et des plans de mobilité.

La loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30.12.1982 (art. 28), modifiée par la loi sur l'air : le PDU « définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transport urbain. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes moins polluants et moins consommateurs d'énergie ».

La loi SRU du 13.12.2000 (art. 103-II) : les PDU doivent être compatibles avec cette loi dans un délai de trois ans (avant le 15.12.2003). A défaut, le préfet peut engager les procédures nécessaires.



Les étapes d'élaboration d'un PDU.
Une méthodologie recommandée par le Certu.

revoir : l'environnement

organisatrices savent le faire. Points faibles ? L'environnement, les marchandises...

la complémentarité de la voiture et des transports en commun apparaît à travers la création ou l'extension de parcs-relais (parkings de rabattement) dans presque tous les PDU. Passage obligé de l'intermodalité, le pôle d'échanges fait également partie de très nombreux PDU : ces réalisations concernent le plus souvent l'aménagement de gares SNCF, que l'on connecte au réseau urbain et si possible au réseau interurbain (Saint-Etienne, Lyon, Orléans, Grenoble).

3. La tarification et la billettique multimodale

Mot d'ordre : l'harmonisation tarifaire entre les différents réseaux de transports, un élément de nature à inciter les usagers au report modal. Huit PDU comprennent un volet billettique allant dans ce sens. Sept autres PDU (Aubagne, Caen, Dijon, Ile-de-France, Nantes, Orléans, Saint-Etienne) vont jusqu'à prendre en compte le stationnement dans les parcs-relais.

Au-delà de ces points forts, soulignons que onze autorités organisatrices prévoient des évolutions institutionnelles dans le cadre de leur PDU, par la création soit d'une nouvelle autorité organisatrice (AO) (Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Le Mans, Nîmes, Saint-Etienne), soit d'une structure de coopération ou de concertation entre AO (Marseille, Orléans, Rennes, Strasbourg, Valenciennes).

● Les points faibles

1. L'évaluation environnementale

Les diagnostics montrent une diversité des situations des agglomérations face à la pollution atmosphérique. Des objectifs sont le plus souvent fixés, tels que diminuer la quantité de population exposée à des taux supérieurs à la directive européenne (La Rochelle). Mais la difficulté de maîtriser tous les paramètres (réglementation, part de la pollution d'origine industrielle, recours à des modélisations de dispersion de polluants) rend la démarche complexe.

2. Le transport de marchandises

Grandes inconnues pour les AO qui manquaient jusqu'ici de données sur ce thème, le transport et la livraison de marchandises en ville ont toutefois été introduits dans les PDU, de façon plus ou moins élaborée. En dehors de l'Ile-de-France, qui prévoit une hausse de 3 % du tonnage de fret acheminé par fer et par voie d'eau, aucun PDU ne contient d'objectifs chiffrés. Le rapport du Gart-Certu déplore « le manque d'articulation de cette activité avec les autres thèmes du PDU, alors qu'elle occupe tout de même près de 20 % de l'espace de voirie urbaine ». Pour l'heure, on voit que les limites des PDU sont atteintes, et que l'on est loin d'avoir satisfait à l'objectif premier du PDU qui était de réduire considérablement la pollution en ville. ●

Ronan Golias, ingénieur au Groupement des autorités responsables de transport (Gart)

« La croissance automobile dans le périurbain plombe les résultats environnementaux »

« On retrouve une cohérence d'ensemble dans les PDU, à travers l'espace dégagé et destiné aux modes alternatifs (pistes cyclables, élargissement des trottoirs), le retraitement des entrées de ville, la requalification des pénétrantes dans la ville, le report des véhicules de transit... : Tous les sujets sont évoqués dans les PDU, mais traités de manière différente selon les villes. Seule la volonté de mise en œuvre du PDU peut différer, selon que l'on temporise ou pas. Toutefois, on ne met pas toujours les moyens en face : les élections récentes ont fait qu'on ne voulait pas trop s'engager. Les autorités organisatrices qui ont une structure intercommunale faible ont eu plus de mal à mettre en place leur PDU. La concertation amont est très importante, à la fois pour que tout le monde s'accorde sur le diagnostic actuel, et pour que, lorsque les perceptions sont différentes, les tendances puissent être inversées ou modifiées à la marge. Le facteur taille est très important : dans une ville de 100000 habitants ou en Ile-de-France, les possibilités de transfert modal sont très différentes. De même, la définition de la congestion ne sera pas la même. Cela dit, le but initial, contenu dans la loi sur l'air, qui était de réduire la pollution en centre-ville ne saute pas aux yeux. Car la croissance automobile dans le périurbain plombe les résultats environnementaux : on a beau réduire les émissions des bus, le fait d'être à l'interface des transports et de l'urbanisme ne permet pas d'agir sur tout. »

Le Monde
29 septembre 2000, page 17

HORIZONS ANALYSES
La difficile bataille contre la voiture triomphante

SCOTTO MARCEL

VENDREDI 22 SEPTEMBRE : la France et ses partenaires européens célèbrent la journée " En ville, sans ma voiture ". Samedi 30 septembre, le Salon mondial de l'automobile ouvre ses portes à Paris avec sa pléthore de nouveaux modèles et son million et demi de visiteurs attendus. Entre-temps, plusieurs gouvernements membres de l'Union, à l'instar de celui de Lionel Jospin, ont tenté de répondre à la paranoïa collective sur le prix des carburants. Comme si tout le monde avait oublié que l'essence et le gazole étaient, en règle générale, plus chers (en monnaie constante) en 1960 qu'aujourd'hui.

La flambée récente du pétrole brut donne une image déformée de la réalité de la situation. En France, les prix du sans-plomb et du gazole ont augmenté (en francs constants) de 1 franc pour le premier et autour de 1,20 franc pour le second en dix ans. Est-ce tellement insupportable pour l'automobiliste au regard de l'enjeu : préserver la ville, son patrimoine et ses habitants des pollutions de toute nature ? Sans compter que la loi française sur l'air du 30 décembre 1996 porte expressément sur la " diminution du trafic automobile ".

Le maintien de cet objectif est d'autant plus nécessaire que, malgré l'ambition affichée par les capitales européennes, quelles qu'elles soient, de mettre un terme à la toute-puissance de la voiture, le trafic automobile poursuit sa courbe ascendante dans l'Union (+15 % entre 1970 et 1997). En France, il a progressé de 3,9 % entre juin 1999 et juin 2000, alors que les transports en commun progressent péniblement de 2 % par an. Non seulement la lutte est inégale mais, en outre, le trafic passagers en autobus - qui fonctionnent pour la plupart au gazole, donc qui polluent - s'accroît plus vite que celui du métro ou du tramway. Même dans une ville comme Strasbourg, qui a su se créer une image de cité modèle, les usagers des bus sont, encore aujourd'hui, plus nombreux que ceux du tramway.

Certes, depuis une dizaine d'années, les métropoles régionales se sont lancées dans un vaste programme de construction de réseaux de transports propres (principalement le tramway), mais le coût des investissements, l'hostilité de certaines catégories professionnelles, notamment des commerçants, et les embarras qu'occasionne l'ampleur des travaux font que ces opérations sont lourdes politiquement et financièrement (plus de 100 millions de francs par kilomètre). Leur réalisation demande une nouvelle répartition de la voirie au détriment de la chaussée pour la voiture. Car la clé du succès du tramway passe par la circulation en site propre avec priorité au passage des feux tricolores. Ce qui est vrai pour les rames de tramway l'est aussi pour les bus qui, eux aussi, doivent devenir de véritables " métros de surface ". Les statistiques sur le vélo illustrent bien cette réalité. Là où les cyclistes peuvent rouler sur des pistes à l'abri de la circulation automobile et de ses dangers, le vélo a une part non négligeable dans les déplacements urbains. Ce qui signifie encore un peu moins de place pour la voiture.

Même si les villes parvenaient à désengorger leur centre de ses voitures, le succès serait loin d'être acquis. Les embouteillages se retrouvent en effet à l'entrée et à la sortie des villes, les métropoles de province, comme les capitales, étant le principal bassin d'emploi dans leur département et, parfois, au-delà. Pour relever ce nouveau défi, les responsables des transports en commun planchent sur plusieurs scénarios. Celui qui paraît le plus opportun porte sur la construction de réseaux tram-train. Ils supposent, là aussi, des investissements onéreux. Faire qu'un train devienne un tramway en entrant en ville exige des matériels plus légers à planchers plus bas et l'aménagement des lignes existantes (notamment leur électrification). Mulhouse et Strasbourg se sont engagées sur cette voie, mais la France a pris beaucoup de retard dans ce domaine par rapport à un pays comme l'Allemagne.

AMBITIEUX PROGRAMMES Reste l'épineuse question des liaisons entre banlieues. Pour elles, c'est un handicap de plus. Prendre les transports en commun relève le plus souvent du parcours du combattant. Et pas seulement en région parisienne. On avait cru résoudre le problème en construisant des périphériques ou des autoroutes de contournement, mais il faut se rendre à l'évidence : c'est un échec. Encore une fois, Paris, parce qu'elle a les moyens, a pris une longueur d'avance sur la province. La puissante RATP a lancé un ambitieux programme d'un réseau de tramway qui fera le tour des départements de la petite couronne d'ici une quinzaine d'années. Près de 8 milliards de francs seront investis pour la première phase des travaux, d'une durée de sept ans.

Mais les responsables des transports collectifs ne peuvent pas se contenter de penser la question en termes de vitesse de déplacement. Outre les problèmes de sécurité, qui sont réels dans nombre de cas, il faut songer à des rames propres, confortables, pratiques (qui comportent, par exemple, des compartiments à vélos), conviviales et esthétiques, sans oublier des tarifs compétitifs. Le succès des tramways de Grenoble, Nantes ou Strasbourg s'explique en partie parce qu'ils répondent à ces caractéristiques. L'usager d'aujourd'hui consomme du transport en commun de la même manière qu'il consomme autre chose : il est désormais exigeant.

© SA Le Monde - CEDROM-SNi inc. 2001. Tous droits réservés.

Face aux retards et aux tâtonnements des transports en commun se dresse la voiture triomphante. Grâce à la concurrence internationale et aux gains de productivité, les automobiles sont de moins en moins chères à l'achat - même si leur coût est très élevé en termes de dommages pour la collectivité (Le Monde du 23 septembre) - et de plus en plus confortables, puissantes et belles. L'attrait particulier pour la voiture est un fait indéniable. Nul snobisme n'y changera rien. Pourtant, que de paysages urbains abîmés par le flot de voitures ! Christian Gérondeau, président de la Fédération des automobiles-clubs, a raison de dire que la politique antivoiture de l'Etat est " idéologique ". Soulager nos poumons, nos oreilles et nos yeux suppose, en effet, un choix idéologique au détriment de la voiture.

MARCEL SCOTTO

FICHE DOCUMENTAIRE

Synthèse - France: AUTOMOBILE
Sujets - France: CIRCULATION; ENVIRONNEMENT; POLITIQUE DU GOUVERNEMENT; TRANSPORT URBAIN
Taille: MOYEN

© SA Le Monde - CEDROM-SNi inc. 2001. Tous droits réservés.

ITINÉRAIRES MIXTES

" Dans la région parisienne, souligne Patrick Ecoutin, le problème ne se pose pas toujours. Pour ne pas freiner la circulation automobile, la RATP a tendance à utiliser l'ancienne infrastructure ferroviaire : c'est le cas du T2, de la Défense à Issy-les-Moulineaux. " Une solution boîteuse, car le chemin de fer et le tramway obéissent à des logiques différentes, le premier évitant les centres-villes que le second se doit de traverser. Par ailleurs, le tramway engendre de nouveaux itinéraires mixtes : les piétons et les vélos ont tendance à vouloir longer les nouvelles lignes. A Montpellier, celle-ci est donc en partie doublée d'un trottoir pour la marche et les deux-roues.

Qu'est-ce qui menace l'irrésistible ascension du tram ? Réponse : de nouveaux moyens de transport en commun encore mieux adaptés à la ville, comme le bus optoguidé, qui circule lui aussi en site propre, mais qui peut le quitter, et qui roule sous pilotage automatique, mais avec un conducteur à bord. La RATP teste ce nouveau matériel sur une ligne expérimentale dans le Val-de-Marne.

EMMANUEL DE ROUX

(Doc : Avec photo et graphique sur l'exemple de Lyon)

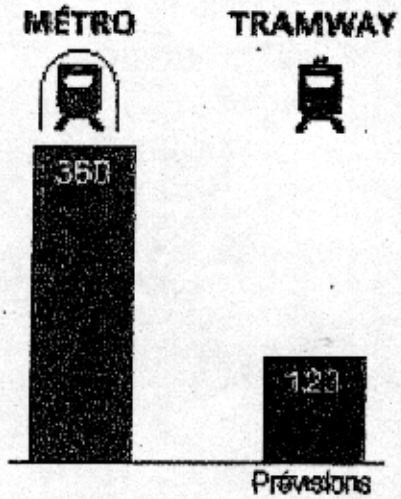
FICHE DOCUMENTAIRE

Titre complémentaire: DANS UN SUPPLÉMENT DE HUIT PAGES SUR LA JOURNÉE "EN VILLE SANS MA VOITURE" LE VENDREDI 22 SEPTEMBRE 2000
Synthèse - France: CIRCULATION; TRANSPORT URBAIN; TRAMWAY
Sujets - France: ARCHITECTE; CHIFFRE; DECLARATION; DEPARTEMENT SEINE SAINT DENIS; URBANISME; VILLE
Noms propres: ECOUTIN PATRICK; LYON; MONTPELLIER; ORLEANS; STRASBOURG; ZUBER HENRI
Type d'article: INFOGRAPHIE
Taille: MOYEN

© SA Le Monde - CEDROM-SNi inc. 2001. Tous droits réservés.

L'exemple de Lyon

TRAVAUX DE CONSTRUCTION
PRIX AU KILOMÈTRE
en **millions** de francs



- L'agglomération de Lyon (1,4 million d'habitants) disposa d'un réseau de bus et trolleybus (1 300 km), de quatre lignes de métro (29,7 km), d'un funiculaire, et, à partir de décembre, de deux lignes de tramway (18,6 km).
- La construction des deux lignes de tramway aura nécessité deux ans et demi de travaux. Il en a fallu cinq pour construire la dernière ligne de métro.
- Chaque jour, en 1999, les transports en commun lyonnais ont enregistré 1,173 million de voyages.

© SA Le Monde - CEDROM-SNi inc. 2001. Tous droits réservés.

DOSSIER

Perpignan happé par l'intercommunalité

La municipalité finalise un PDU à l'échelle de l'agglomération.

Son passage, le 1er janvier dernier, en communauté d'agglomération va finalement faciliter les choses: Perpignan (Pyrénées-Orientales), qui avait pris du retard, a vu son périmètre de transport urbain passer de deux à six communes. « Une échelle considérée comme plus pertinente pour pouvoir agir », affirme Philippe Paré, DGA des services techniques de la ville, qui vient de passer la main à son homologue de la communauté d'agglomération. Car, loin de battre sa coulpe, Perpignan, qui devait bâtir à l'origine un PDU sur deux communes, estimait avoir une marge de manœuvre restreinte, dans la mesure où un prédiagnostic commandé par le préfet à la DDE, en raison du retard pris par l'élaboration du PDU, révélait déjà que 45 % des emplois de la ville étaient occupés par des personnes habitant dans les communes environnantes.

Des enjeux multiples

Pourtant, ce passage à une échelle plus compatible avec la réalité des déplacements va devoir intégrer une problématique liée au bassin d'emplois et au fameux axe Nord-Sud que l'Etat ambitionne de conforter. Celui-ci prévoit que, vers 2005, Perpignan soit relié à l'aéroport international de Barcelone par le TGV (50 minutes). Ensuite, des enjeux importants en matière de transport des marchandises (en particulier la production locale de fruits et légumes) viennent complexifier la donne: des projets de mise en synergie des plate-formes logistiques (Le Boulou, Cerbère, Port-Vendres, Rivesaltes) de camions sur trains confirment que Perpignan est résolument tourné vers l'Espagne.

« Autant de raisons de ne pas bâcler le PDU », assure-t-on aussi dans les services de la communauté d'agglomération. De fait, lorsqu'on examine l'organisation multimodale du transport de fret à l'échelle nationale, voire européenne, on voit que Perpignan est situé sur l'un des grands axes multimodaux (fer+route, fer+fluvial+route) sur lesquels doivent être améliorées, en priorité, les performances des services ferroviaires.

Autre enjeu: l'Etat veut structurer l'arc méditerranéen, de Barcelone à Milan et Gênes, en rendant plus performantes les liaisons entre les villes situées sur cet arc, (Perpignan, Nîmes, Montpellier, Aix-Marseille-Toulon). Dernier point, la liaison ferroviaire à grande vitesse Perpignan-Espagne est étroitement liée aux perspectives de croissance des trafics sur cet axe. Tous ces paramètres expliquent en partie que Perpignan ait pu traîner les pieds, au regard de la prise en compte du fret marchandises, plus crucial que pour une autre ville? Ou est-ce l'absence d'interface entre les transports départementaux et les transports urbains? Pour l'heure, le contrat de plan Etat-région prévoit déjà un financement de 50 millions de francs (7,6 millions d'euros) destiné au reconditionnement de la gare voyageurs SNCF. Et de là à imaginer un PDU compatible avec un futur schéma de cohérence territoriale transfrontalier, comme à Strasbourg, il n'y a qu'un pas! ●

Marie-France Revol, DGST de la communauté d'agglomération de Perpignan

« Profiter de la démarche PDU pour plancher sur le futur schéma de cohérence territoriale »

« Les études vont démarrer d'ici deux mois, après la mise en place des groupes de travail thématiques et d'un groupe de pilotage. Notre première approche sera très locale: le premier problème est qu'il n'y a pas d'osmose entre le réseau urbain et l'interurbain. Car à présent nous devons assurer la cohérence des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Cela nous conduit à reprendre le dossier de voirie d'agglomération, élaboré par les services de l'Etat, à définir une politique du bassin d'emplois et d'équilibre de l'habitat. Dans un second temps, nous allons profiter de cette démarche PDU pour approcher celle du schéma de cohérence territoriale, de façon à ce que les deux démarches soient compatibles. De plus, la région Languedoc-Roussillon est partie prenante dans le comité de pilotage, en tant que future autorité organisatrice, chef de file de la régionalisation ferroviaire. Le PDU devrait être approuvé à la fin 2002. »