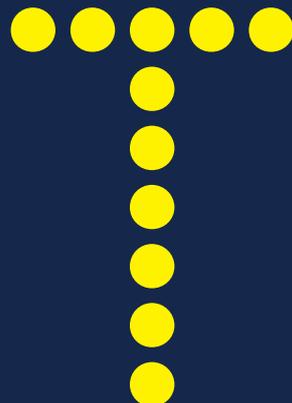




QUARANTE ANS DE  
TRAMWAYS  
EN FRANCE

DOSSIER DE PRESSE





QUARANTE ANS DE  
**TRAMWAYS**  
EN FRANCE



**Quarante ans de Tramways en France**

Sous la direction de **Sébastien Gardon**  
Préface de **Sylvain Zalkind**  
17 x 23 cm  
508 pages  
Prix de vente public : 30€

# QUARANTE ANS DE TRAMWAYS EN FRANCE

## Présentation

### LE RETOUR DU TRAMWAY EN FRANCE

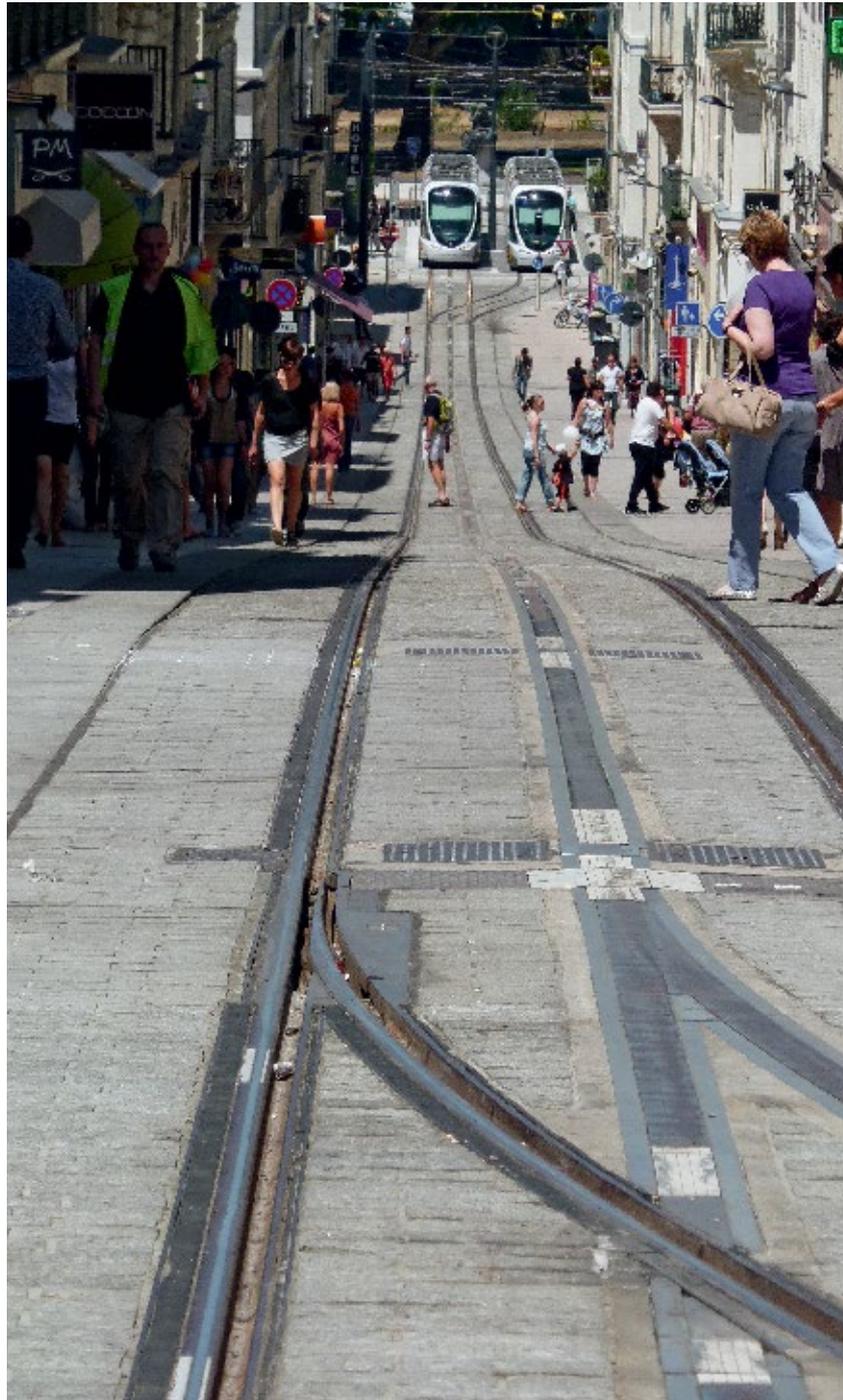
Cet ouvrage collectif raconte l'aventure française du tramway en retraçant les origines, les développements, les réussites, mais aussi les échecs, les limites et les difficultés rencontrées par les promoteurs de ce qui est considéré désormais comme un mode de transport à part entière. Il met en lumière les processus – et les multiples acteurs – qui ont participé au « retour » du tramway dans les grandes villes françaises depuis quarante ans, mais qui ont conduit aussi à l'exportation du « tramway français standard » dans nombre de métropoles à l'étranger.

### LA LENTE MATURATION D'UN SUCCÈS URBAIN

Les années 1970 sont souvent considérées comme l'origine d'un regain d'intérêt pour les transports collectifs, mais comment la « solution tramway » (re)devient-elle progressivement crédible aux yeux des élus, des experts, des professionnels du transport ? Quels enjeux nourrissent les controverses nouées aux échelons locaux, nationaux et internationaux ? Quels acteurs favorisent son retour en grâce ?

Quels sont les ressorts des options techniques choisies ? Comment les politiques d'aménagement urbain ont-elles profité de ces nouveaux projets de transport ? Quelles logiques professionnelles sous-tendent la mise en place et l'exploitation de ces nouvelles lignes de tramway ?

**Ce livre – préparé sous la responsabilité scientifique de RAILS et HISTOIRE – rassemble les points de vue de grands témoins (architectes, urbanistes, ingénieurs, experts) et les regards de chercheurs (géographes, politistes, historiens, sociologues, économistes) parmi les meilleurs spécialistes des villes et des transports urbains.**



# QUARANTE ANS DE TRAMWAYS EN FRANCE

## Sommaire

**PRÉFACE** - Sylvain ZALKIND, Fondateur du Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes

**AVANT-PROPOS** - Michèle MERGER, Chercheuse honoraire, CNRS/Rails et histoire

**INTRODUCTION GÉNÉRALE** - Sébastien GARDON, Chercheur à l'UMR Territoires ENSV VetAgro Sup

### PREMIÈRE PARTIE : LE RETOUR DU TRAMWAY : DÉBATS ET CONTROVERSES

- » Les conséquences du concours Cavaillé :  
cadrage et déboires d'une solution nationale (1975-1985)
- » Le retour mouvementé du tramway à Strasbourg (1971-1994) :  
vingt ans de débats
- » Tours : un tramway désiré, refusé, adopté. Quel réseau pour demain ?
- » La guerre modale comme seul horizon des mobilités a-t-elle jamais  
eu un sens ?
- » Le retour du tramway en France, 1973-1990
- » Tramway ou métro ? Débats techniques et hésitations politiques  
autour du projet de métro léger à Toulouse dans les années 1970

### SECONDE PARTIE : LES TERRITOIRES DU TRAMWAY

- » L'expérience française du tramway des années 2000 à aujourd'hui :  
un outil au service d'une meilleure articulation transport-urbanisme
- » Un tramway nommé aggro. Quand le TCSP soutient la construction  
politique de l'agglomération
- » Le tramway en Île-de-France. Nouveau mode, nouveau réseau,  
nouvelles pratiques de gouvernance et nouveaux usages de mobilité
- » Du fer au pneumatique : une (petite) histoire du tramway à Clermont-Ferrand



## TROISIÈME PARTIE : LE TRAMWAY COMME PROJET URBAIN

- » Deux modèles de décision pour articuler transport et urbanisme : le projet de réseau et le projet de ligne du tramway strasbourgeois

## QUATRIÈME PARTIE : JEU D'ACTEURS AUTOUR DU TRAMWAY

- » Commerces et commerçants au défi du tramway : entre espérances et tensions. Le cas niçois
- » Du conducteur « invisible » à la reconnaissance de la conduite, la difficile émergence du métier de conducteur de tramway (1985-2016)
- » Le tortueux parcours du tramway parisien T3
- » L'histoire du premier projet de tramway de Reims dans les années 1980
- » Marc Wiel (1940-2014). Itinéraire d'un praticien chercheur engagé dans les politiques de transports en ville.

## CINQUIÈME PARTIE : REGARDS D'AILLEURS

- » L'inscription territoriale des tramways périurbains en Europe.
- » Regards croisés dans cinq villes d'Europe de l'Ouest
- » Le tram à la française : une école de design urbain
- » L'effet tram est-il possible sans tram ?  
Quelques éclairages à partir de cas d'étude étrangers
- » Le transport ferré : projets et jeu des acteurs.  
Comparaison entre Zurich et Bruxelles
- » Comment voit-on le tramway dans le monde ?



# QUARANTE ANS DE TRAMWAYS EN FRANCE

## Auteurs

### SYLVAIN ZALKIND

Fondateur du Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GETUM)

### MICHÈLE MERGER

Chercheur honoraire, CNRS/Rails et histoire

### SÉBASTIEN GARDON

Chercheur à l'UMR Territoires ENSV VetAgro Sup

### HAROLD MAZOYER

Maître de conférences, Sciences-Po Lyon, Laboratoire Triangle (UMR CNRS 5206)

### BENOÎT DEMONGEOT

Docteur en science politique, Consultant spécialisé dans le domaine des transports et de la mobilité, Algoé Consultants

### FRÉDÉRIC HÉRAN

Maître de conférences en économie, université de Lille

### JEAN-FRANÇOIS TROIN

Professeur honoraire, université de Tours

### MATHIEU FLONNEAU

Paris I Panthéon-Sorbonne  
SIRICE-CRHI, Centre de Recherche en Histoire de l'Innovation, LabEx EHNE

### MICHEL BIGEY

Ingénieur, directeur du réseau de tramways de Nantes de 1979 à 1989

### JEAN FRÉBAULT

Directeur de l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine, de 1972 à 1978

### XAVIER DESJARDINS

Professeur à l'université Paris-Sorbonne  
UMR Espaces, Nature et Culture (ENEC)

### MARTINE MEUNIER-CHABERT

Géographe urbaniste, qualifiée OPQU  
ISABELLE TRÈVE-THOMAS  
Chargée de projets TC, Cerema

### CAROLINE GALLEZ

Directrice de l'école doctorale Ville, Transports et Territoires de l'université Paris-Est  
Laboratoire Ville Mobilité Transports (IFSTTAR-ENPC-UPEM)

### PHILIPPE VENTÉJOL

Ancien directeur du département Études générales, Développement et Territoires (RATP)

### JULIE MORIN

Chargée d'études en économie des transports (RATP, département EDT, unité EMET)

### JEAN-CHARLES BLAISON

Responsable de l'unité Enquêtes, Méthodes et Économie des Transports (RATP, département EDT)

### PATRICK FERRI

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC)

### AURÉLIEN DELPIROU

Maître de conférences, école d'Urbanisme de Paris  
Lab'urba, université Paris-Est

### NADIA ARAB

Professeure à l'école d'Urbanisme de Paris  
Lab'Urba, université Paris-Est

**ANNE GRILLET-AUBERT**

Enseignante à l'ENSAPB  
Chercheur à l'Ipraus, UMR AUSser

**PHILIPPE HAMMAN**

Professeur de sociologie  
Institut d'urbanisme et d'aménagement régional  
Laboratoire Sociétés, acteurs, gouvernement en Europe, UMR 7363, CNRS-université de Strasbourg

**PIERRE ZEMBRI**

Université Paris-Est Marne-la-Vallée  
UMR T 9403, laboratoire Ville, mobilité, transport

**MARC LE TOURNEUR**

Ancien directeur des réseaux de Montpellier et de Strasbourg

**OLIVIER NAU**

Ingénieur, SETEC ITS

**PIERRE-HENRI ÉMANGARD**

Maître de conférences associé en géographie,  
université du Havre  
Directeur de la société MESTRANS

**STÉPHANE CADIOU**

Maître de conférences en science politique,  
université Jean-Monnet de Saint-Étienne  
Laboratoire Triangle (UMR CNRS 5206)

**ROBIN FOOT**

Sociologue  
LATTS, UMR CNRS 8134

**PHILIPPE ZITTOUN**

Chercheur HDR en science politique,  
LAET-ENTPE, université de Lyon

**PIERRE DEBANO**

Directeur du service exploitation des transports urbains de Reims, de 1983 à 1991

**KAREN BOWIE**

Professeur d'histoire et cultures architecturales  
à l'ENSA Paris-La Villette  
AHTTEP/AUSser UMR 3329

**CYPRIEN RICHER**

Chargé de recherches  
Cerema, Direction Nord-Picardie

**YO KAMINAGAI**

Délégué à la conception  
Département maîtrise d'ouvrage des projets RATP

**SONIA LAVADINHO**

Directrice-fondatrice, bfluid recherche & expertise

**BERNARD LENSEL**

Président, Urbanistes des Territoires

**PIERRE LACONTE**

S.G. honoraire, Union Internationale des Transports Publics (UITP)  
Président, Industrial and Engineering Heritage Committee, Europa Nostra

**ARNAUD PASSALACQUA**

Maître de conférences, université Paris Diderot (ICT/LIED)

**FRANCIS BEAUCIRE**

Professeur des universités, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

## Partenaires

### RAILS ET HISTOIRE

**RAILS ET HISTOIRE** a été créée en 1987.

Association pour l'histoire des chemins de fer, elle réunit les professionnels du rail, ceux de la recherche en sciences humaines et sociales et du patrimoine culturel.

Le comité scientifique est chargé de mener à bien des projets de recherche en lien avec des institutions de recherche ou les collectivités publiques, tels que des publications, des journées scientifiques, des programmes spécifiques ou encore des colloques.

L'ouvrage **Quarante ans de Tramways en France** est issu de l'une de ces actions en regroupant les études et les témoignages des intervenants au séminaire « *Réinventer le tramway ? Quarante années de transports en commun en site propre et transports guidés en France : controverses et réalisations* » organisé du printemps 2013 au printemps 2015.

### LES ÉDITIONS LIBEL

**LES ÉDITIONS LIBEL** publient depuis 2008 des beaux livres illustrés dans les domaines du patrimoine et des beaux-arts, de la sociologie du monde contemporain et de l'histoire, de la photographie.

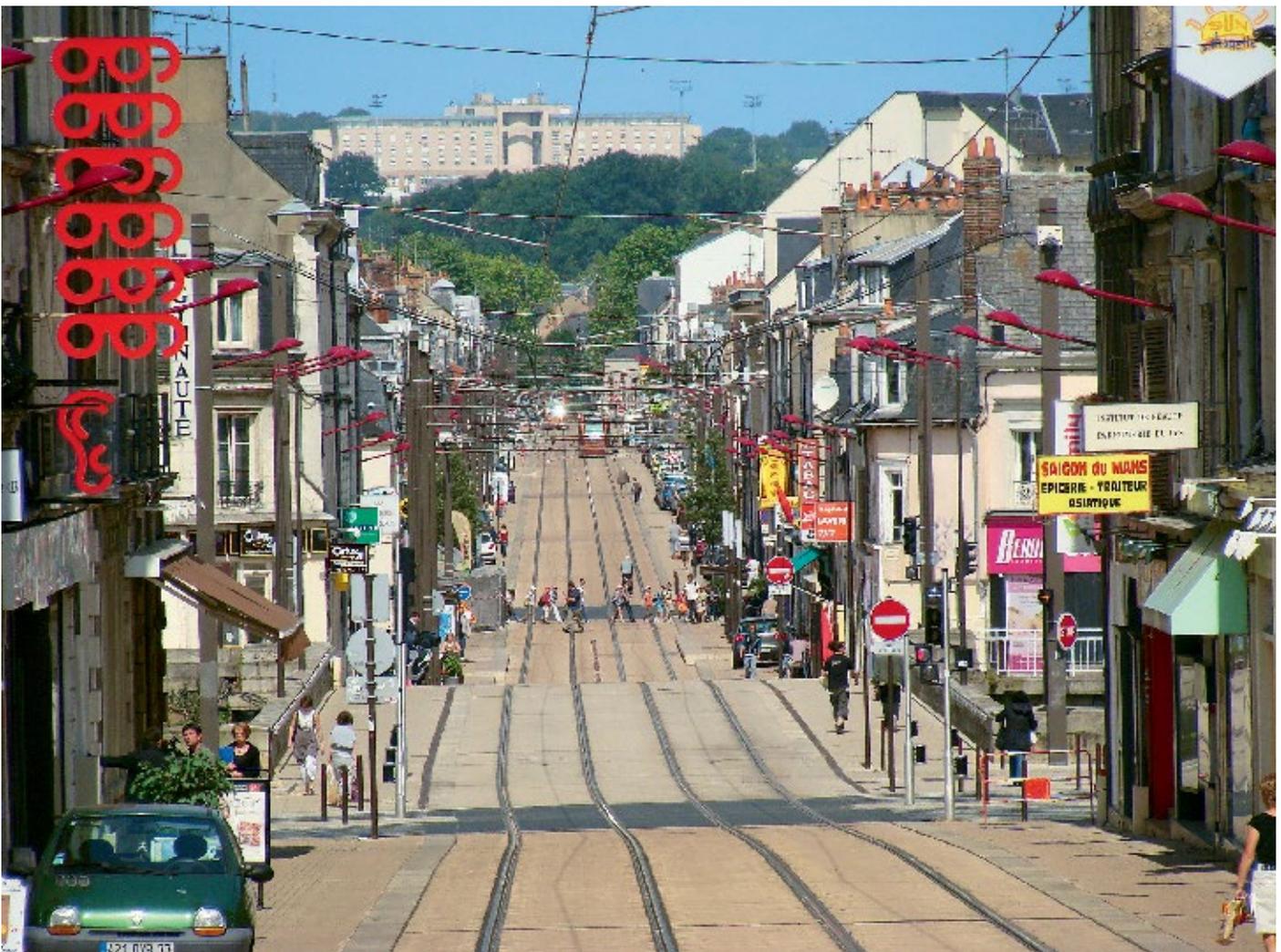
Les partenaires des éditions Libel sont des photgraveurs d'art, des imprimeurs soucieux de l'environnement et des graphistes spécialistes du livre.

**Quarante ans de Tramways en France** s'inscrit dans la ligne éditoriale de notre catalogue en traitant de thèmes qui nous sont chers et que nous prenons plaisir à présenter dans des ouvrages uniques : la valorisation du patrimoine, l'urbanisme et l'histoire de la société.

# QUARANTE ANS DE TRAMWAYS EN FRANCE

## Extraits

Pour consulter quelques pages de l'ouvrage en ligne, [CLIQUER ICI](#)



La comparaison des coûts d'investissement fait ressortir une estimation nettement favorable à la solution métro léger au sol. Selon l'étude L.RATC, le coût pour deux lignes de cette solution est de 40 % inférieur au coût d'une seule ligne en site souterrain.

Lors d'une séance du SMTC, le maire de Toulouse exprime des doutes sur la réservation des transports en commun et aux piétons des rues du centre, notamment la rue d'Alsace-Lorraine. Compte tenu de l'impact redouté sur la circulation et sur les commerces, il estime que les Toulousains ne sont pas encore prêts pour de tels changements de comportements et qu'il faut un peu de temps. Le 26 mars 1975, *La Dépêche du Midi* rapporte dans un article les propos du maire : « J'ai répondu oui à M. Cavallé, mais pas pour le centre de la ville... »



Hypothèse métro léger au sol (ou tramway) rue d'Alsace-Lorraine (Source : M. Dubéaux, AJAT, 1975).

Le 14 avril 1975, lors d'une séance de débriefing d'une opération de promotion des transports en commun présidée par Marcel Cavallé à Toulouse, Pierre Bouda souligne la nécessité de rechercher des solutions type métro léger dotées d'un réseau systématique aux solutions souterraines. Il indique que le dossier transmis propose un projet susceptible d'être mis en œuvre à l'automne 1975, mais qu'il s'engage par pour l'instant la décision des collectivités. Il plaide pour se pencher pour la réalisation progressive de tronçons en site propre (notamment pour certains axes stratégiques situés aux confins) utilisables par les bus dans un premier temps.

En juin 1975, ce conseil est présidé par Pier-Michel Cavallé (ancien directeur d'étude SMTC ville de Toulouse sur le projet de métro léger au sol, préparé par AJAT). Dans la lettre de transmission, Pierre Bouda souligne la nécessité de rechercher des solutions type métro léger dotées d'un réseau systématique aux solutions souterraines. Il indique que le dossier transmis propose un projet susceptible d'être mis en œuvre à l'automne 1975, mais qu'il s'engage par pour l'instant la décision des collectivités. Il plaide pour se pencher pour la réalisation progressive de tronçons en site propre (notamment pour certains axes stratégiques situés aux confins) utilisables par les bus dans un premier temps.

« Lors d'une séance du SMTC, le maire de Toulouse exprime des doutes sur la réservation aux transports en commun et aux piétons des rues du centre, notamment la rue d'Alsace-Lorraine, compte tenu de l'impact redouté sur la circulation et sur les commerces. Il estime que les Toulousains ne sont pas encore prêts pour de tels changements de comportements et qu'il faut un peu de temps. Le 26 mars 1975, *La Dépêche du Midi* rapporte dans un article les propos du maire : "J'ai répondu oui à M. Cavallé, mais pas pour le centre de la ville..." »



\*1



\*3



\*2



\*4

**PIETONS,  
ATTENTION**

**VOUS N'AVEZ PAS  
LA PRIORITÉ SUR LE TRAMWAY**





#4



#5



#6



#7



**EN CUISE DE CONCLUSION...**

La réalisation de la ligne 1 du tramway à Nice a été tellement compliquée que les commémorations et actions politiques en ont fait l'une des causes de la défection de Jacques Lévrat aux municipales de 2000 face à Christian Uffrosi. Il est vrai que ce dernier a multiplié, au cours de la campagne municipale, les signaux rassurants à l'égard des commerçants (présence d'empêchés, promesses de compensation, annonces de nouveaux équipements, etc.). Sans qu'il soit possible de transférer à posteriori sur une telle exploitation, retenons en tout cas que localement est forte la croyance en un pouvoir de stabilisation des commerçants.

Cela fournit alors une clé, parmi d'autres, de compréhension du lancement du projet d'électrification du réseau de tramway. Sans abandonner la perspective de connaître une ligne 2 qui un jour eut aussi (selon la série multimédia de Saint-Augustin Javelle) son lot, le député-maire de Nice (C. Excoffier) a cherché à conjurer les contestations (tout d'abord en renouant le projet, un temps envisagé, d'une ligne 2 le long de la Promenade des Anglais, qui a vu ensuite la mobilisation des hôteliers (et non des maires) se mettre en engagement en faveur d'un tramway aérien à l'apparition de la zone dense du centre-ville où l'ennemi sera des commerçants (avec 4 ateliers contigus pour passer le pont)). Autrement dit, le choix a été fait d'une ligne 2 sans doute plus coûteuse financièrement, mais mieux intégrée politiquement, en reportant un peu plus loin le rallongement de la ligne 1 vers les quartiers de l'Arade. Cela permet alors au député-maire de revendiquer d'être dans le respect des intérêts des commerçants : «C'est la solution la plus simple pour éviter tous les problèmes de la ligne 1. La ligne 2, c'est une zone de tramway en surface qui est bloquée des années (après tenues lors d'une réunion avec les commerçants, le 26/04/2003). De cette sorte qu'au moment où son opposition avait en l'occurrence une connotation populaire en mai 2013 contre le tramway souterrain, le député-maire stimule une mobilisation de commerçants en faveur de ce projet. Autrement dit, les commerçants semblent être passés sur l'autre bord (en faveur d'un projet institutionnel) au prix de concessions sur le travail et la forme de ce projet. »



**DU CONDUCTEUR «INVISIBLE»  
À LA RECONNAISSANCE  
DE LA CONDUITE, LA DIFFICILE  
ÉMERGENCE DU MÉTIER  
DE CONDUCTEUR DE TRAMWAY  
(1985-2016)**

■ **ROBIN FOOT**  
Sociologue  
LATTS-UMR CNRS 404

En 1985, le premier tramway moderne est inauguré à Nantes et annonce le renouveau de ce mode de transport. En l'espace de 30 ans, le tramway conquiert 26 nouvelles villes et se modernise ou s'étend dans les trois villes où des lignes de tramways existaient encore. Pourtant, ce renouveau, d'abord en scène le tramway comme objet urbain, fait peu de cas du travail de conduite.

Le travail de conduite d'un tramway semble avoir de mystère pour personne, comme si la conception du poste de conduite était, de soi, les seules études faites (en) 016, dans un premier temps, à l'initiative d'instances de représentation du personnel salarié (RPF), dans le cadre d'opérations. C'est l'accumulation d'opérations, à partir des années 2000, qui a permis de poser la question du travail de conduire dans le milieu du tramway. Brevés fait, l'ouvrage qui cette dernière a d'abord concerné les marges du tramway puisqu'il s'agit de partager le bus-tram de l'ombrière à Nancy (2001-2002), puis le guidage optique de Nemers et le tramway sur pneus de Lochriste à Clermont-Ferrand (2004-2005)®.

QUARANTE ANS DE  
TRAMWAYS  
EN FRANCE

Auteurs : Collectif  
Format : 17 x 24 cm  
508 pages  
ISBN : 978-2-917659-71-7  
Édition limitée à 430 exemplaires  
Prix de vente public : 30,00 €

**En librairie le 10 avril 2018**

---

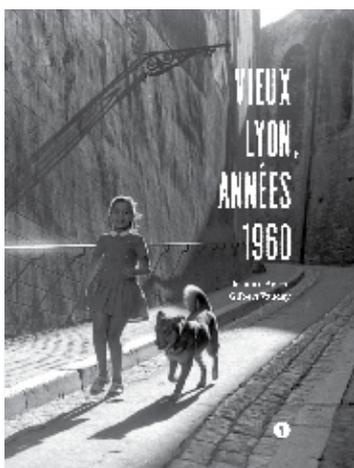
Contact presse :

Cecilia Gérard  
c.gerard@editions-libel.fr

Éditions Libel  
9, rue Franklin 69002 Lyon  
T/fax 04 72 16 93 72  
www.editions-libel.fr



## ... ÉGALEMENT PARUS AUX ÉDITIONS LIBEL



### **VIEUX-LYON, ANNÉES 1960**

BERNARD AGREIL & GILBERT VAUDEY

À travers le regard de deux arpenteurs passionnés par leur ville natale – un photographe et un écrivain – *Vieux-Lyon, années 1960* redonne vie au tableau d'une société disparue, en quelques instantanés qui sont autant de trésors inestimables.

**25,00 €**

ISBN : 978-2-917659-68-7



### **LYON SUR LE DIVAN. LES MÉTAMORPHOSES D'UNE VILLE AVEC LES MUSÉES GADAGNE**

Le Musée d'Histoire de Lyon donne la parole à l'Agence nationale de psychanalyse urbaine pour un résultat étonnant : un livre hybride, aussi drôle que sérieux, pour comprendre comment une ville se fabrique et se transforme.

**19,00 €**

ISBN : 978-2-917659-65-6



### **LE GRAND HÔTEL DIEU DE LYON.**

#### **CARNET DE L'AVANT**

OMBLINE D'ABOVILLE & FRÉDÉRIQUE MALOTEAUX

Dédié aux huit siècles d'histoire d'un monument d'exception cher aux lyonnais, ce beau-livre revient sur la longue histoire d'un monument emblématique de la Ville de Lyon aujourd'hui en reconversion.

**35,00 €**

ISBN : 978-2-917659-63-2