

NOTE DE LECTURE

**Quarante ans de Tramways en France,
Sébastien Gardon (dir.), Lyon : Libel, 2018**

Nantes, Grenoble, Strasbourg, Rouen, Montpellier, Lyon, Brest, Dijon, Bordeaux, Toulouse, Le Havre, Reims, Mulhouse, Valenciennes... Toutes ces villes ont en commun d'avoir sacrifié sur l'autel du progrès un système de transport qu'elles ont pourtant plus ou moins reconstitué par la suite. La France s'est ainsi de nouveau couverte de réseaux de tramways. Alors qu'il n'en subsistait que trois réseaux, amoindris, à Saint-Étienne, Marseille et Lille, le tramway, qui fut un temps perçu comme dépassé, s'est à nouveau imposé, non sans difficultés, sous une forme inédite, bouleversant l'espace urbain. Représentant davantage qu'un mode de transport, il s'est fait une place de choix dans les instruments de transformation des agglomérations françaises. Loin d'apparaître comme une résurgence passéiste, il fait aujourd'hui figure de panacée pour tout maire bâtisseur cherchant à marquer de son empreinte la ville qu'il/elle administre.

Alors que le retour en grâce du tramway s'est accompagné d'une certaine frénésie constructive, avec près de douze nouveaux réseaux rien que dans la décennie 2000, quel état des lieux tirer de ces quarante ans de projets ? Le phénomène avait déjà fait l'objet de nombreuses publications, ainsi que d'une exposition à la Cité du design de Saint-Étienne en 2014 : « Tramway : une école française ». Pourtant, par son ampleur, l'ouvrage dirigé par Sébastien Gardon se démarque. Il est l'occasion d'un état des lieux interrogeant les raisons, conditions et conséquences d'un phénomène majeur de l'urbanisme français au tournant du XXI^e siècle. Dès lors, de quelles innovations le tramway français est-il le nom ? Comment la question de son retour est-elle progressivement devenue intelligible pour les urbanistes, les élus, les professionnels du transport et les usagers ? Quelles sont ses caractéristiques vis-à-vis d'exemples étrangers ? Quels sont les échecs derrière ce succès apparent ? L'ouvrage nous transporte d'un passage sur le confort de la cabine de conduite à la conception des politiques d'intermodalité, aux coulisses des tours de table financiers et à l'aménagement des espaces urbains, en passant par des éléments d'analyse de la sociologie du jeu d'acteurs et par des controverses autour

du calcul des parts modales. Ceci se fait dans un foisonnement d'études de cas, qui, sans redondances cependant, dressent un profil complet de problématiques, aussi multi-scalaires que nombreux sont les contributeurs. Avec cet ouvrage le sujet fait ainsi désormais l'objet d'une étude proprement transversale réunissant les spécialistes de différents horizons. Le livre rassemble des acteurs issus de différentes agglomérations, qu'ils soient urbanistes, ingénieurs ou architectes ainsi que des chercheurs, politistes, géographes, sociologues et économistes.

Le premier des axes de lecture passe en revue les débats et les controverses initiales liées à un retour complexe et étalé dans le temps. L'ouvrage permet ainsi de mettre en lumière les processus qui ont participé au retour du tramway dans les grandes villes françaises depuis quarante ans. Sous la plume de Benoit Demongeot, la chronologie commence avec le « Plan Cavaillé », du nom du ministre qui, dans le contexte de la crise du marché du pétrole en 1973, avait engagé la définition d'une stratégie nationale. Il aboutira à un choix de solutions proposées, presque cornélien pour certaines villes, entre le Véhicule Automatique Léger (VAL) et celui qui était pudiquement appelé, pour ne pas évoquer l'univers de tramway, alors connoté négativement, « Métro Léger de Surface ». Toulouse, Bordeaux ou encore Strasbourg sont concernées par ces débats. À travers l'exemple de Nantes, premier des nouveaux réseaux en 1985, Michel Bigey passe au crible les hésitations électorales qui ont accompagné le renouveau dans cette ville. La partie consacrée à la capitale alsacienne (Frédéric Héran) est également riche de retournements et d'atermoiements, restitués de manière précise. Est ainsi narrée la chronique d'un premier projet ajourné, annulé au détriment d'un projet de métro, puis finalement de retour sur une forme inédite et innovante de tramway.

Les différents chapitres sont également l'occasion d'aborder la question de l'articulation territoriale des projets urbains et d'agglomération autour des épines dorsales que constituent ces nouveaux réseaux. Martine Meunier-Chabert et Isabelle Trêve-Thomas décryptent ainsi les aspects connexes à la réalisation de ces infrastructures de transport : mutation des espaces publics, promotion des mobilités douces, mise en œuvre des rénovations urbaines, ou encore enjeux sociaux de désenclavement. Pour Caroline Gallez, cet effet d'entraînement a également d'autres vertus, dans la mesure où il peut être utilisé comme un instrument de construction politique des agglomérations. Au delà, la question du décryptage du jeu d'acteurs est une réelle qualité de l'ouvrage. Qu'ils soient exploitants,

associations, usagers et électeurs, quelle est la réelle capacité de pondération sur l'agenda politique ? À travers les choix de matériels et de tracé, ces tendances sont analysées. Pour appuyer ces propos est notamment passée en revue l'action des commerçants niçois par Philippe Zittoun. Quant à Stéphane Cadiou, il propose une analyse des jeux d'influence des décideurs municipaux qui ont pu s'exercer le long des boulevards des maréchaux à Paris lors de la conception de la ligne T3. Cette recherche collective permet aussi de saisir les originalités françaises du retour du tram. À ce sujet, la partie rédigée par Yo Kaminagai est particulièrement riche. Ce dernier procède à un inventaire comparé des principes d'actions et des méthodes et moyens pour promouvoir et faciliter l'usage du tram en valorisant l'espace urbain au travers des cahiers des charges stratégiques. Loin de ne concerner que des aspects liés au design, l'ouvrage rappelle qu'ils s'observent également en matière de financements. Est ainsi souligné le rôle déterminant du Versement Transport. Outre cet aspect, est également mise en valeur la capacité hexagonale de mettre en œuvre des coalitions de gouvernance complexes capables de surpasser les problématiques multidimensionnelles inhérentes à de telles entreprises.

Regorgeant d'informations sur les coulisses d'un phénomène reconnu au delà des frontières françaises, l'ouvrage propose, en guise d'ouverture, une comparaison avec les modèles allemands, anglais, italiens et néerlandais (Cyprien Richer), mais aussi chinois où le tramway est davantage perçu comme un outil de développement de savoir-faire industriels (Arnaud Passalacqua). Cette dernière partie offre aussi des perspectives intéressantes sur le cas français, en permettant d'en saisir l'originalité. Sans que cela ne porte ombrage à la qualité de l'ouvrage, il aurait pu être intéressant en outre de compléter la lecture en s'interrogeant sur les coulisses de l'exportation du « tramway français standard » dans nombre de métropoles à l'étranger et ainsi de connaître la manière avec laquelle les savoir-faire développés depuis quarante ans dans l'Hexagone sont perçus, voire exportés et réinterprétés lors de la modernisation et/ou de la création de réseaux, en Europe mais également au-delà comme à Casablanca ou à Bogota. Certains points également auraient pu faire l'objet d'approfondissements. Ainsi, l'ouvrage n'aborde que rapidement les revers liés aux tramways sur

pneus. L'expérience de Clermont-Ferrand est certes relatée par Patrick Ferri, mais les échecs de Bombardier à Nancy et à Caen semblent éludés, alors que le TVR (Train sur Voie Réservée) normand est aujourd'hui abandonné et son équivalent lorrain est en sursis. Par ailleurs, ce travail collectif aurait pu davantage s'attarder sur les déboires de fréquentation de certaines lignes et sur la faiblesse des vitesses commerciales, de 9,2 km/h inférieures à celles des bus, comme à Nice (1). Construit parfois davantage pour l'image qu'il renvoie que pour sa réelle efficacité, le tramway peut apparaître parfois disproportionné vis-à-vis de la demande en mobilité des secteurs desservis, alors que les ressources financières de l'État sont désormais contraintes et que le Versement Transport est proche de son taux maximum. L'ouvrage ne fait néanmoins pas l'économie de s'interroger sur la pertinence de vouloir mettre en place sans discernement un tel système. En effet, il reconnaît la limite à considérer ce mode comme une solution « mobilitaire totale » (Sonia Lavadinho et Bernard Lensele, p. 435 de l'ouvrage). Les mêmes auteurs s'interrogent également sur la capacité de générer un « effet tram » en matière de transformation d'espaces publics et de réorganisation de l'offre des transports sans pour autant avoir recours à cette solution coûteuse. Ainsi, ce plaidoyer de la pertinence du retour du tramway dans les villes de France, n'en est pas pour autant à mystifier son sujet d'étude, malgré le développement exponentiel qu'il a connu ces dernières années. Au total donc, *Quarante ans de tramways en France* dresse un inventaire très complet des origines et du développement d'un mode de transport à part entière, en mettant en lumière les innovations, mais aussi les limites et les difficultés rencontrées par ses promoteurs. Le phénomène est retranscrit dans un ouvrage richement illustré et très précis, tant par son niveau de détail que par l'origine et le nombre des contributeurs.

Tristan Siebert
(École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg,
Laboratoire AMUP)

NOTE

(1) Cour des comptes, 2015, *Les transports publics urbains de voyageurs : un nouvel équilibre à rechercher*, Rapport public annuel, p. 19.