

Jean-Pierre Wolff

## Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires

---

### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

### Référence électronique

Jean-Pierre Wolff, « Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 16 octobre 2012, consulté le 07 mars 2013.  
URL : <http://rge.revues.org/3498>

Éditeur : Association des Géographes de l'Est

<http://rge.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://rge.revues.org/3498>

Document généré automatiquement le 07 mars 2013. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

Tous droits réservés

Jean-Pierre Wolff

# Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires

## Introduction

- 1 Le retour en force du tramway depuis trois décennies et les questions de gouvernance qu'il pose, confirment et amplifient des propos qui pouvaient passer pour utopistes dans les années 1980, « En l'espace de trois ans, un climat nouveau s'est instauré, à la suite du succès et de la réussite financière du tram à Nantes. Quand on se souvient des difficultés ayant entravé le renouveau du tram moderne, on mesure le chemin parcouru depuis près de quinze ans ! L'euphorie est telle que même les constructeurs de tramways croient maintenant à l'existence d'un marché en France pour ce type de matériel »(Emangard P-H., 1989)<sup>1</sup>.
- 2 Ces paroles relatives au retour de ce mode de déplacement croisent un renouvellement de la vision urbaine provoquée par le tramway. « A l'occasion de la réalisation du tramway, Strasbourg a voulu offrir à tous, la richesse urbaine et architecturale de la ville. Une ville où l'on regarde, où l'on glisse, pas une ville que l'on traverse dans la voiture sans la voir ». (Trautmann C., 1994)<sup>2</sup>.
- 3 Dans ces deux passages, la question du succès du tram d'une façon générale et illustrée par les exemples de Nantes et de Strasbourg, modèles que nous pourrions compléter par d'autres actuellement, interpelle quant aux choix des acteurs publics pour ce mode de transports collectifs. En effet, face au dénigrement et à l'abandon du tramway entre les années 1930 et 1960, nous sommes surpris par son retour triomphal et plusieurs questions se bousculent pour tenter de le comprendre.
- 4 - En effet, en quoi le tramway répond-il mieux que d'autres moyens de transport, aux défis des mobilités dans les villes de la fin du XX<sup>e</sup> siècle ?
- 5 - À partir de cette première question, d'autres suivent et la plus récurrente dans l'analyse du retour du tramway en France est celle de sa fonctionnalité. S'agit-il d'un outil d'amélioration des conditions de déplacement, ce qui à première vue, devrait être sa seule justification ?
- 6 - Mais à côté de ce présupposé, ne fait-on pas jouer au tramway d'autres rôles ?
- 7 - Ne devient-il pas un outil de requalification urbaine ?
- 8 - Ne sert-il pas la politique de marketing urbain des villes qui s'en sont dotées ?
- 9 Certes, il peut paraître vain d'opposer ces fonctionnalités entre elles, car en définitive le retour du tramway profite aussi bien aux politiques de déplacement qu'à la requalification urbaine. Mais si nous nous intéressons à cette question, c'est pour tenter d'évaluer l'importance de chacune de ces fonctionnalités et de faire la part entre transports et urbanisme et en particulier face à la dérive des coûts de réalisation d'une ligne de tramway. La préoccupation relativement récente du Groupement des autorités responsables des transports —GART— de séparer les coûts liés au transport de ceux, impliqués par la réhabilitation urbanistique, appuie cette recherche de la fonctionnalité privilégiée lors de l'établissement de telle ou telle ligne de tram et dans telle ou telle agglomération.

## I. QUELLES FONCTIONNALITES POUR LE TRAMWAY DANS LES VILLES FRANÇAISES ?

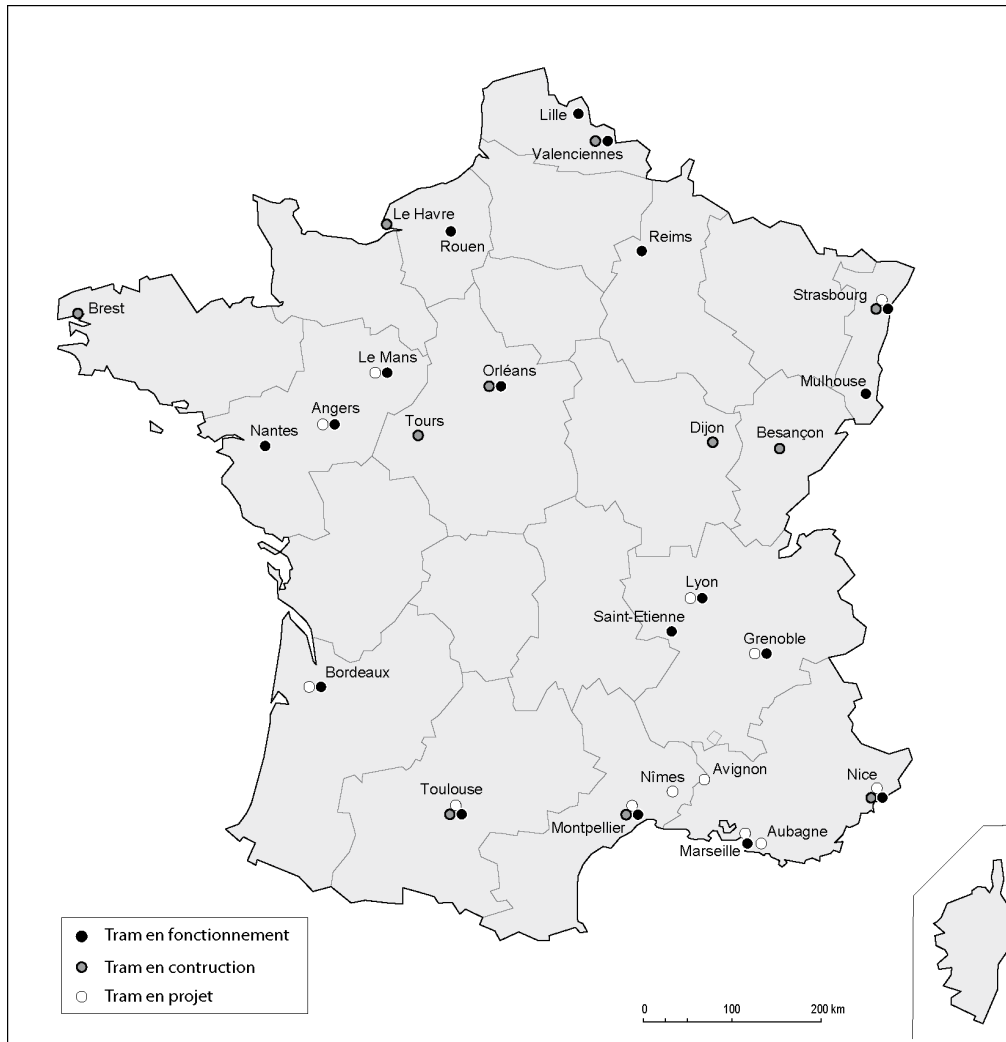
- 10 Le tramway, en fonction des enjeux complexes des politiques publiques locales et des perceptions et représentations qui lui sont liées, se prête à une ou plusieurs fonctionnalités qui peuvent s'épauler plus ou moins en vertu des intérêts portés aux problématiques transports et/ou urbanisme. En effet, nous devons nous demander pourquoi et comment se sont opérées ces modifications de la fonctionnalité première du tramway et ceci dans une temporalité en définitive très courte ?
- 11 Pour observer de la façon la plus précise ces inflexions, il faut d'une part procéder à l'étude de chacune des situations observées (agglomération et ligne (s) de tramway) et d'autre part

avoir à l'esprit, que les villes participent à un processus fortement concurrentiel inscrit dans un arrière-plan économique et idéologique qui intervient dans les choix en matière de politique de transports urbains. La littérature accompagnant le projet et les différentes phases de sa réalisation jusqu'à son inauguration est une mine d'informations sur les fonctionnalités souhaitées. Néanmoins, les discours autour d'un même projet peuvent connaître des inflexions, mais le plus important est de pouvoir les comparer avec la réalité de la ligne après quelques mois de mise en service.

- 12 La réintroduction du tramway en France, par ses caractéristiques techniques et symboliques conduit à des choix entre déplacements et territoires desservis. Le débat, *grosso modo* peut se résumer à donner la priorité à la fonction déplacement en s'appuyant sur les potentiels de clientèle, les axes structurants et les retombées sur les autres modes de déplacement mais aussi sur l'environnement et l'économie ou à privilégier les territoires et leurs mutations en fonction de leurs dynamiques propres et de choix politiques et économiques réalisés par les élus et les acteurs socio-économiques.
- 13 Le défi qui se pose aux autorités organisatrices des transports urbains et surtout aux élus, repose sur l'articulation entre ces deux options. Par raccourci, le ou les territoires du tramway se limitent à un centre, aux quartiers péri-centraux et à la banlieue. Concrètement, avec la réalisation de plusieurs lignes de tramway se croisant dans et à proximité du centre, c'est le cœur des agglomérations qui bénéficie des avantages procurés par le tramway. Ces espaces urbains façonnés par l'histoire, sont caractérisés par une morphologie complexe, faite d'un réseau de voies plus ou moins hiérarchisées dans leur centre et supportant des densités très fortes d'usagers et qui vont peser dans l'établissement de la première ligne de tramway.
- 14 - Quels sont les enjeux présents entre ces territoires et leur desserte par une ligne de tramway et qui vont se traduire par un ou des choix entre la fonction déplacement et celle de la requalification ou du rapprochement de certains territoires entre eux ?
- 15 - Peut-on croiser le choix du tramway par rapport à d'autres modes de transports collectifs en tenant compte des deux principales fonctionnalités : déplacements et requalification des territoires ?
- 16 - Les débats suscités par le retour du tramway dans les années 1980, en particulier face au véhicule automatique léger (VAL), mis au point à Lille et ceux qui se déroulent actuellement avec l'émergence du bus à haut niveau de service (BHNS), répondent-ils à des enjeux de déplacement ou de requalification territoriale ?

## II. DE LA DISPARITION A LA RENAISSANCE DU TRAMWAY DANS LES VILLES FRANÇAISES

- 17 Après le développement extrêmement rapide des réseaux de tramways à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, ce type de transport connaît un recul et un quasi abandon provoqué par la concurrence de deux modes de déplacement individuel, le vélo dans l'entre-deux-guerres et surtout la voiture à partir des années 1950. La France voit ses réseaux fermer les uns après les autres et au terme de ce processus rapide et violent, il ne subsiste que trois lignes rescapées et 35 kilomètres.
- 18 À l'heure actuelle en 2011, en France près de 490 kilomètres de lignes de tramway sont en service. Derrière ces données brutes, se cachent les évolutions contrastées des politiques de déplacement qui remontent *grosso modo* aux années 1950 et 1960 et qui vont favoriser dans les *Trente Glorieuses* le règne du tout automobile<sup>3</sup>. Mais loin de régler l'ensemble des problèmes de déplacement dans les agglomérations, cette politique va les amplifier en particulier aux heures de pointe et dans les parties centrales et péri-centrales. Face aux limites du modèle de l'adaptation de la ville à la voiture, l'Etat décide de modifier cette politique<sup>4</sup>. Le lancement du concours Cavaillé, en 1975, marque une prise de conscience des défis en matière de déplacements urbains, accentuée par les premiers chocs pétroliers et la diffusion dans quelques pays européens d'une ouverture aux questions écologiques. La baisse de la fréquentation des réseaux de bus dans toutes les villes de province plaide aussi pour trouver une nouvelle approche technique qui répondrait aux défis des déplacements dans les villes<sup>5</sup>.

**Fig 1. Réalisations et projets de tramways « classiques » de province en 2011**

Sources : Villes Rail et Transports, Services transports des villes et agglomérations concernées.

- 19 Le métro classique est une réponse à ces questions de transports collectifs, mais uniquement dans des agglomérations dépassant le million d'habitants et des villes comme Lyon et Marseille l'introduisirent dans les années 1970. Pour les autres, il n'est pas envisageable d'y recourir. Seul, le « nouveau tramway » ou le « tramway moderne » apparaît être le choix pertinent. Mais très rapidement à côté du tramway, un nouveau mode de transports collectifs est mis au point : le VAL. Dans les années 2005/2010, un nouveau concurrent entre en lice, il s'agit du renouveau du bus.
- 20 Mais très vite, le tramway est considéré par les pouvoirs locaux comme un outil de requalification urbanistique de l'espace public altéré par la déferlante automobile depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le tramway limite l'usage de la voiture dans la ville et il participe à la politique de « toilettage » de certains secteurs urbains. En effet, l'ensemble des travaux accompagnant la réalisation d'une ligne de tramway (déplacement et renouvellement des réseaux techniques ainsi que différentes interventions sur la chaussée) devient une aubaine pour réhabiliter globalement les rues parcourues par ce mode de transport. Le tramway est la nouvelle et très efficace clef de voûte pour reconquérir non seulement la voirie du centre mais aussi, celle d'autres secteurs urbains empruntée par une ligne de tramway.
- 21 Cette récupération de l'espace public est d'autant plus nette que nous nous trouvons dans le centre ou sur ses franges qui ont pu subir des opérations de rénovation plus ou moins importantes au lendemain du Second conflit mondial et dans les trois décennies suivantes. Nous pouvons rappeler quelques interventions emblématiques de cet urbanisme fonctionnel : Mériadeck à Bordeaux, La Bourse à Marseille, La Part-Dieu à Lyon, Les Halles à Strasbourg ou Saint-Georges à Toulouse. D'autre part, les centres sont souvent classés comme secteur

sauvegardé suite à l'approbation de la loi Malraux en 1962 et ils font l'objet, de nouvelles attentions qui vont se renforcer dans les années 1980 et 1990 pour conforter un nouveau statut à ces quartiers sur le plan patrimonial. En effet, les centres retrouvent leur patrimoine architectural et urbanistique et réaffirment leur centralité qui avait été fortement contestée par l'étalement urbain et la création de polarités secondaires, liée à la diffusion de la voiture. Les élus, à part quelques opposants au retour du tramway, obnubilés par l'équation automobiliste/électeur (Chaban-Delmas à Bordeaux, Deferre à Marseille, Médecin à Nice, Baudis à Toulouse, Pflimlin à Strasbourg), semblent redécouvrir leur centre ville qui avait fortement pâti du tout automobile des deux ou trois décennies précédentes. D'ailleurs, l'analyse du discours électoral des municipalités sortantes en 1995 et cela quel que soit leur couleur politique, montre l'adhésion à la nouvelle symbolique du centre comme lieu emblématique d'urbanité de la cité<sup>6</sup>.

22 Les agglomérations, à part celles ayant opté pour des véhicules hybrides comme le TVR à Caen et à Nancy ou le Translohr à Clermont-Ferrand ou donc s'opposant toujours à restreindre « la liberté des automobilistes » comme à Toulon, se sont ralliées au nom de la modernité et d'une reconquête de la ville au tramway. D'ailleurs, il faut souligner un aspect surprenant à ce retour du tramway, comme si les autorités voulaient faire oublier la phase précédente de démantèlement des réseaux. Ce retour en « fanfare » prête au tramway un pouvoir tautologique impressionnant. « Tout se passe comme si, dans ce mouvement de renaissance, le tramway était passé rapidement du statut d'objet technique qui obligeait à une nouvelle prise en compte de la ville, un objet qui faisait faire, « un fétiche » (Latour, 1996), à un objet qui se subsisterait au processus même de transformation de la ville » (FOOT R., 2009)<sup>7</sup>. Face à cet engouement pour le tramway comme outil de requalification territoriale, on peut se poser la question de sa fonction première, en effet quel est son rôle dans la politique des transports collectifs des agglomérations de province ?

23 En prenant l'exemple de Marseille, mais on pourrait en choisir bien d'autres, nous pouvons essayer de répondre à la fonctionnalité recherchée au travers de la réintroduction du tramway. Avec le développement du projet Euroméditerranée qui vise à modifier profondément l'image économique et symbolique du cœur de la cité phocéenne, Marseille opte pour le tramway comme un élément valorisant non négligeable du projet. La question des déplacements, même si elle est présente dans ce choix, n'apparaît pas comme étant au centre de celui-ci. Il s'agit de répondre à une politique urbanistique de requalification d'axes importants du centre-ville. Le dossier de presse accompagnant le retour du tramway à Marseille est explicite, « Un tramway pour requalifier le cœur de ville de Marseille »<sup>8</sup>. D'ailleurs la fréquentation quotidienne, 100 000 passagers prévus en 2007, n'atteint péniblement que 53 000 voyageurs en 2010<sup>9</sup>. Cela confirme en définitive que les deux premières lignes de tramway, tout comme la prochaine qui devrait emprunter la rue de Rome, ont été réalisées avant tout dans un souci de reconquête urbanistique. En 2010, le Président de la Régie des transports de Marseille, n'hésite pas à confirmer cette tendance « une nouvelle fois, le tramway est avant tout un outil de rénovation urbaine plutôt qu'un mode de transport doux et efficace ».<sup>10</sup>

24 Un autre élément subjectif vient corroborer l'hypothèse que cette fonction déplacement n'est pas la priorité des priorités. En effet, la perception et la réalité des vitesses de déplacement ne plaident pas en faveur de cette fonctionnalité. Les vitesses commerciales ne sont pas très élevées globalement et faibles dans les hypercentres et cela est d'autant plus perceptible que dans les villes disposant de lignes de métro, celles-ci sont nettement plus fortes. À ce sujet, toujours à Marseille, cette vitesse est très faible (15 km/heure)<sup>11</sup>. Mais il faut nuancer cette impression défavorable à la fonctionnalité transport, car on pourrait se demander ce qu'il en serait des conditions globales de déplacement si le tramway n'avait pas été introduit dans ces villes. Nous devons aussi relativiser, en rappelant que les vitesses moyennes des voitures dans les centres urbains sont de l'ordre de 17 km/heure et de 23 km/heure dans les banlieues et cela pour des agglomérations comptant entre 300 000 à 900 000 habitants.<sup>12</sup>

25 Mais il est vrai, qu'à partir des premières réalisations à Nantes et à Grenoble, qui s'inscrivaient dans une fonctionnalité déplacement, très vite se diffuse le concept de requalification « de

façade à façade » et très rapidement les élus s'approprient le tramway comme l'outil garant de la réussite des politiques de réhabilitation urbaine. À l'exemple de Marseille, d'autres villes viennent à l'esprit comme Bordeaux où entre réalisation du réseau de tramways, politique de reconquête urbanistique du centre et inscription au label du patrimoine mondial de l'UNESCO, les politiques de transport et d'urbanisme se confondent pour leur plus grand intérêt. Sans renier le rôle important que le tramway a joué dans les politiques de réhabilitation urbanistique et dont l'histoire précise mériterait d'être écrite pour voir si le tramway a été non seulement un nouvel outil technique mais aussi un concept d'ensemble de ces politiques de requalification ou de récupération urbanistique, il est important de nous arrêter sur la fonctionnalité déplacement du tramway.

- 26 À l'opposé de Marseille, les exemples de Nantes et de Grenoble sont là pour nous rappeler que le tram est bien au cœur des politiques de mobilité tout en intégrant des territoires qui vont de l'hypercentre au périurbain éloigné. La mise en place d'une politique d'intermodalité et d'interconnexion, combinant les dessertes ferroviaires de proximité, le tram-train, les différents services de bus et les politiques de mobilité douce, renforce la priorité donnée à la politique des déplacements, sans pour autant négliger la requalification des territoires.

### III. LA FONCTION DU TRAMWAY COMME MODE DE DÉPLACEMENT MISE EN QUESTION ?

- 27 Comme nous l'avons vu dans plusieurs cas, la fonction déplacement passe au second plan derrière la requalification urbanistique. La fonctionnalité transport se limite-t-elle à créer une ligne de tramway, en général à la place d'une ou de plusieurs lignes de bus, sans tenir compte des potentiels de fréquentation initiaux et de leur évolution à moyen et à long terme ? Dans chaque ville et pour toutes les lignes de tramway considérées, il faudrait disposer des trafics avant et après ouverture d'une ligne et de plusieurs projections d'évolution de trafic à 5 ou 10 ans en fonction des projets urbains et de leur réalisation.

**Tableau n° 1. Les réseaux de tramways dans les villes de province en 2010/2012**

Villes	Population aire urbaine 2007	Année retour tram	Nombre lignes (2011)	Nombre points contact tram/tram	Nombre points contact tram/gare	Longueur lignes	Projets trams
Angers	227 000	2011	1		1	12,3	1
Aubagne	90 000	2014	2	1	2	7	
Avignon	180 000	2016	2		1	16	
Besançon	135 000	2015	1		1	14,5	
Bordeaux	810 000	2003	3	3	4	43,9	1 + extensions
Brest	300 000	2012	1		0	14,5	
Dijon	251 000	2013	2	1	2	20	
Grenoble	427 000	1987	4	5	4	34,2	extensions
Le Havre	297 000	2012	2	1	1	13	
Le Mans	193 000	2007	1+1branche	1	1	15,4	1
Lille	1 015 000	1909	2	1	2	22	
Lyon	1 425 000	2000	4		7	48,3	extensions
Lyon	1 425 000	2010	1	4	5	23	
Marseille	1 435 000	2007	2	1	1	11,9	
Montpellier	320 000	2000	4	7	4	61	2 + extensions
Mulhouse	237 000	2006	2	1	1	16,2	extensions
Mulhouse	237 000	2010	TT 1			29	
Nantes	580 000	1985	3	2	2	43,5	extensions
Nice	947 000	2007	1		1	8,7	1 + extensions
Nîmes	232 000	2017	1			12	

Orléans	268 000	2000	1		2	17,9	1
Reims	219 000	2011	2	1	5	11,2	
Rouen	390 000	1994	2	1	1	18,2	
Saint-Etienne	284 000		1+1branche	1	4	11,7	
Strasbourg	440 000	1994	6	8	7	55,5	extensions
Toulouse	858 000	2010	1	1	1	10,9	extensions
Tours	330 000	2013	1		1	15,5	
Valenciennes	356 000	2006	1		1	18,3	1

Sources : Services transports des villes concernées, GART, CERTU, INSEE. Conception et réalisation : Wolff J-P.

- 28 La fonctionnalité déplacement doit être questionnée à partir des informations contenues dans le tableau n° 1. S'il va de soit que le nombre de lignes, les réalisations et les projets à court terme (2016) et le nombre d'usagers par jour sont particulièrement explicites, d'autres comme la longueur commerciale des lignes, parfois bien différente de celle du réseau (deux lignes peuvent emprunter la même infrastructure sur plusieurs kilomètres) et les possibilités d'interconnexion complètent l'approche de cette fonction.
- 29 Dans ce tableau, le nombre de points de contact entre lignes de tramway est pris en considération car ils se trouvent ou ont structuré des pôles d'échange, qui sont beaucoup plus importants que les simples points de contact entre une ligne de tram et une ou plusieurs de bus. De même, les pôles d'interconnexion tramway/gare ferroviaire, jouent un rôle déterminant dans les déplacements et plus largement dans le fonctionnement des villes. Précisons que pour cette dernière information, plusieurs cas de figure peuvent se présenter. Le premier concerne une ligne de tramway qui dessert une seule gare, comme à Angers avec la ligne A à la gare Saint-Laud, au Mans avec la ligne T1 et la gare de cette ville, ou à Toulouse avec la ligne T1 à la gare Saint-Cyprien/Arènes (gare secondaire). La seconde configuration renvoie à une ligne de tramway qui passe au moins par deux gares ou haltes ferroviaires, comme la ligne A d'Orléans qui s'arrête à la gare d'Orléans-Les-Aubrais puis à la gare principale de cette commune, idem pour les deux lignes A et B de Reims qui s'arrêtent à la gare de Reims Centre et à la gare de Franchet d'Esperey et pour la seule ligne B en plus à la gare de Champagne Ardennes TGV. A l'inverse la gare Saint-Roch est atteinte par les 4 lignes de tramway, tout comme la gare centrale de Strasbourg par 3 lignes. Enfin un cas unique, la future première ligne de tramway de Brest (2012) ne desservira pas de gare. Ces différents cas de figure peuvent se cumuler dans quelques villes et cela débouche sur un plus grand nombre de points de contact tram/gare que tram/tram. L'intérêt de ces possibilités d'interconnexion répond à un souci de maillage du territoire par des infrastructures lourdes de transports et de localisation ou de repositionnement de certaines fonctions et de certains équipements au plus près de ces pôles de contact, de correspondance.
- 30 À côté de la longueur des lignes, même si elle est importante à prendre en compte, le nombre de points de contact (tram/tram et tram/gare) nous renseigne sur le maillage du réseau et donc sur son efficacité en termes de déplacement et d'irrigation des territoires. Les réseaux dotés de nombreux points d'interconnexion favorisent les mobilités. Ces deux indicateurs, auxquels il faudrait ajouter les interconnexions avec les lignes de métro, les lignes de bus et les parkings de dissuasion, permettent de repérer des villes mieux maillées que d'autres. C'est ainsi que les réseaux de Bordeaux (43,9 Km) et de Nantes (44 Km) sont plus longs que celui de Grenoble (34 Km), mais ils possèdent beaucoup moins de points d'interconnexion, 7 pour Bordeaux, 6 à Nantes, dont un, avec la navette fluviale à la gare maritime, contre 9 dans la capitale du Dauphiné. Ce maillage des réseaux trouve toute leur efficacité avec des fréquences soutenues et des amplitudes importantes, offrant une sérieuse alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.
- 31 Les possibilités d'interconnexion et d'intermodalité, le maillage ou non du territoire et les services offerts donnent les grandes orientations en matière de déplacement, auxquelles il faut rajouter le nombre d'usagers par jour, par secteur de ligne et en définitive l'efficacité fonctionnelle du tramway comme mode de transports collectifs lourds, pour le territoire. L'échelle retenue est bien évidemment l'inscription de la ligne dans sa totalité et dans une

bande de part et d'autre de 400 à 500 mètres, délimitant le périmètre d'influence du tramway et de voir quelle population réside, travaille et musarde dans celui-ci. Par exemple, pour l'agglomération de Grenoble en 2010, 44% de la population et 50% de l'emploi se situent à moins de 400 mètres des 4 lignes de tramway. Pour Nice en 2010, le long de la ligne 1 longue de 8,7 km, on trouve 126 500 habitants ou 36 % de la population et 42 000 emplois ou 28 % et à Nice, opération plus délicate à effectuer, on devrait prendre en compte le nombre de touristes pouvant potentiellement l'utiliser.

32 Il faudrait aussi considérer la part relative du trafic tramway par rapport à la totalité des déplacements motorisés dans une ville et plus précisément par rapport à l'ensemble des transports collectifs et cet exercice devrait être renouvelé dans le temps pour observer les modifications des parts modales et à l'intérieur des transports collectifs de chaque type de matériel.

**Tableau n° 2. Part des usagers du tramway par rapport au total des usagers des TC en 2010/2012**

Villes	Population aire urbaine 2007	Nombre lignes (2011)	Nombre usagers jour	Usagers tram/ usagers TC en %
Angers	227 000	1	31 000	45
Bordeaux	810 000	3	165 000	63
Grenoble	427 000	4	175 000	57
Le Mans	193 000	1+1branche	48 000	51
Lyon	1 425 000	4	235 000	17
Marseille	1 435 000	2	90 000	
Montpellier	320 000	4	190 000#	68
Mulhouse	237 000	2	60 000	54
Nantes	580 000	3	300 000	57
Nice	947 000	1	90 000	39
Orléans	268 000	1	31 000	44
Reims	219 000	2	43 000	
Rouen	390 000	2	51 000	35
Saint-Etienne	284 000	1+1branche	70 000	49
Strasbourg	440 000	6	300 000	63
Toulouse	858 000	1	20 000	8
Valenciennes	356 000	1	65 000	33

# Chiffres 2010 avant la mise en fonction des lignes 3 et 4.

Sources : Services transports des villes concernées, GART, CERTU, INSEE.

Conception et réalisation : Wolff J-P.

33 L'évolution de la répartition par modes de mobilité entre les deux dernières enquêtes déplacement ménages peut aussi nous aider à voir en quoi le tramway participe à ce mouvement, en sachant très bien que la part du tramway ne correspond pas à celle des transports collectifs. Au mieux elle peut s'élever à 70 % du nombre de déplacements effectués en transports publics et dans les situations les moins favorables, elle ne peut être que de 5 à 10 %. À Montpellier, en 2010 il s'agissait de 68 % des usagers du réseau des transports collectifs qui utilisaient les deux lignes de tramways, mais avec l'ouverture en avril 2012, des lignes 3 et 4, les 70 % seront sans doute largement dépassés. À Grenoble, le tramway transporte 55% des usagers des transports en commun et à Saint-Etienne 49%. Par contraste, soulignons que dans les villes disposant de lignes de métro, cette part du tramway baisse fortement tout comme celle des bus. À Lyon, seuls 17% des déplacements collectifs sont assurés en tramway et encore moins à Toulouse avec 8 % du total.

34 Si nous considérons toujours Grenoble entre 2002 et 2010, on peut retenir que la voiture ne compte plus que pour 59% des déplacements (- 6% par rapport à 2002), les TC arrivent à 11% (+19% par rapport à 2002), le vélo atteint 3% des déplacements (+33% par rapport à 2002), la



marche à pied concerne 25% des déplacements (+2% par rapport à 2002) et les autres modes avec 2% baissent (-2% par rapport à 2002).<sup>13</sup>

35 En prenant en compte les résultats du dernier Plan de Déplacement Urbain de Strasbourg approuvé en 2008<sup>14</sup>, les tendances plaident largement en faveur du tramway, « L'impact du développement du réseau de tramway (se traduit par) une hausse de l'usage des transports collectifs dans toutes les directions...particulièrement importante depuis les zones desservies par le Tram vers le centre-ville ». C'est ainsi que l'usage des transports publics passe de 22 à 33 % et à égalité avec celui de la voiture sur ces mêmes trajets en 2008.

36 Les villes tiennent compte de temporalités à court et à moyen terme, quand plusieurs agglomérations définissent des contrats d'axe ou des axes stratégiques en matière de transport et d'urbanisme comme le font Grenoble, Lille ou Toulouse.<sup>15</sup> Les lignes de tramways en dehors des centres s'inscrivent tout naturellement dans cette démarche de contrat d'axe. Les élus définissent les politiques foncières et immobilières en s'appuyant sur le foncier mutable pour densifier habitat et emploi le long de cette future ligne de tramway. Dans cette stratégie où les politiques travaillent aussi bien sur les territoires que sur les déplacements, leur approche globale est motivée par la volonté de répondre à des problèmes de circulation et de mobilité en mettant en place un transport collectif lourd comme le tramway.

37 Le tramway est un des modes de ces politiques de transport et il est pertinent de rappeler qu'il est confronté au bus et au métro et plus particulièrement le VAL. En effet, alors que le tramway connaissait une renaissance, très vite il s'est trouvé en concurrence avec le VAL, qui présente plusieurs avantages sur lui. Parmi ceux-ci, sa vitesse commerciale et partiellement son image. Même si le VAL, en tant que véhicule a un emport largement inférieur du tiers à la moitié d'un tramway, il transporte en fonction de la clientèle potentielle et du mode de gestion retenue (fréquence à 1 minute 30 secondes et large amplitude) plus d'usagers, que la ligne la plus chargée des réseaux de tram en France. La ligne A à Toulouse avec 200 000 usagers quotidiens dépasse de loin, la ligne 1 du tram de Montpellier avec 150 000 passagers. Mais le véritable avantage du VAL, tout comme du métro, est une vitesse moyenne largement supérieure à celle du tramway et plus particulièrement dans les zones centrales des agglomérations. Dans les années 1980, le VAL se distingua du tramway par cette modernité liée à son automatisme et à laquelle plusieurs villes seront sensibles. Face au tramway, Bordeaux, Brest, Strasbourg ou Toulouse préférèrent à un moment donné le VAL. Ces villes de taille à peu près équivalente, mis à part Brest, optèrent pour le VAL dans un premier temps. Michel Philipponneau, géographe et ancien premier adjoint au maire de Rennes, chargé de l'urbanisme de 1977 à 1989, a décrit en 1995, dans un ouvrage le retournement du choix initial du tramway à Rennes<sup>16</sup> sous la pression commerciale de MATRA.

38 Il est vrai qu'en termes de rapidité de transport, de flux acheminés et donc du point de vue de la pure fonctionnalité déplacement, le VAL répond d'une façon plus efficace, tout en desservant des territoires très différents. Face à ces atouts que le VAL présente, les lignes de tramway vont hésiter entre ces deux fonctionnalités. Néanmoins, les premières lignes à Nantes ou à Grenoble s'inscrivaient dans cette fonctionnalité déplacement et non dans un choix de requalification des espaces urbains. Ces lignes visaient à mettre en relation les points les plus chargés en matière de clientèle, comme à Nantes, la gare, la place du Commerce et les quartiers ouest après avoir traversé le centre ville. À Grenoble aussi les lignes de tramway vont desservir la gare, le centre ville et les grands quartiers d'habitat collectif en périphérie. La fonctionnalité de ces premières lignes de tram est identique à celle du VAL ou du métro, mais ce qui fait leur singularité et leur différence est leur inscription en surface et non en souterrain, induisant pour le tramway des limites techniques liées aux réalités morphologiques et aux contraintes des mobilités générales, mais aussi se révélant un outil efficace contre l'invasion automobile.

39 Si nous voulons voir quelle est l'importance de la fonctionnalité transport/déplacement, il faut systématiquement combiner plusieurs données entre elles qui permettraient effectivement de nous faire une idée plus précise de celle axée surtout sur la requalification des territoires.

## Conclusion

- 40 Cette opposition entre une fonctionnalité transport et une fonctionnalité de requalification des territoires se double d'une interrogation concernant les territoires. Lorsque nous prenons le territoire, s'agit-il de les desservir ou de les transformer par la création d'une ligne de tramway ou des deux à la fois et donc de répondre à une question incontournable sur cette recherche de cohérence entre déplacement et urbanisme ?<sup>17</sup>
- 41 Sans vouloir stigmatiser le tramway en tant qu'outil de requalification urbaine qui ne jouerait pas pleinement sa fonction première, nous devons reconnaître que ce rôle « d'ordonnateur urbanistique » lui a permis de revenir dans les politiques de transports collectifs de plusieurs villes qui auraient continué à l'ignorer. En dehors des centres et de certains territoires profondément remaniés par l'arrivée du tramway, la poursuite des réseaux en dehors de ces espaces répond essentiellement à une politique de transports qui s'inscrit dans un contexte complexe où les questions de mobilité côtoient celles d'environnement, d'esthétique et d'économie.
- 42 Si nous voulons voir quelle est l'importance de la fonctionnalité transport/déplacement, il faut systématiquement combiner plusieurs données entre elles qui permettraient effectivement de nous faire une idée plus précise et sans doute de tordre le cou dans certains cas à l'affichage d'une fonctionnalité axée surtout sur la requalification des territoires.
- 43 La mise en place d'une politique d'intermodalité et d'interconnexion, combinant les dessertes ferroviaires de proximité, le tram-train, les différents services de bus et les politiques de mobilité douce, renforce la priorité donnée à la politique des déplacements, sans pour autant négliger la requalification des territoires.
- 44 À l'opposé de Marseille, ville dans laquelle le tramway a servi, à reconquérir et à transformer partiellement des territoires, les exemples de Nantes et de Grenoble sont là pour nous rappeler que le tram est bien au cœur des politiques de mobilité tout en intégrant des territoires qui vont de l'hypercentre au périurbain éloigné. Et même si le maire de Nantes déclarait en 2010. « Nous n'avons pas la culture de l'objet... Alors que l'agglomération nantaise s'identifiait jusqu'ici à son tramway »<sup>18</sup>, les lignes de tramways complétées par celles du BNHS et du tram-train, des bus et des navibus, constituent le cœur et le tempo de cette politique de mobilité globale.

---

### Notes

- 1 EMANGARD P-H. (1989), Les nouveaux transports urbains, *La Vie du Rail*, n° 2181, pp. 6-12 .
- 2 TRAUTMANN C. (1994), La ville, objet de désir pour tous, *Urbanisme*, Hors série n° 5, pp 63-64.
- 3 DUPUY G. (1995), « *Les territoires de l'automobile* », Paris, *Anthropos*, 216 p.
- 4 BEAUCIRE F. LEBRETON J. (2000), « *Transports publics et gouvernance urbaine* », Toulouse, Milan, 127 p.
- 5 MARCONIS R. (1997), Métros, V.A.L., Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France, *Annales de Géographie*, n° 593-594, pp. 129-154.
- 6 WOLFF J-P. (2000), Les paysages urbains dans la campagne des élections municipales de 1995, *Les Cahiers de la Méditerranée*, n° 60, pp. 51-64.
- 7 FOOT R. (2009), L'intrigante nouvelle disparition du tramway en France, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, sous la direction de FLONNEAU M. et GUIGUENO V., Rennes, PUR, pp. 315-326.
- 8 Ville de Marseille (2007), Le tramway fait son grand retour à Marseille, Communauté urbaine, *Service de presse*, 3 juillet.
- 9 FIORITO J-J. (2011), Le tramway de Marseille s'allonge, l'usager s'accroche, *La Provence* 19 juillet 2011.
- 10 ZÉRIBI K. (2010), Tramway A Marseille, Karim Zéribi réclame un référendum local, *Ville Rail et Transports*, n° 506, pp 10-11.
- 11 cf. note 7.
- 12 ORFEUIL J-P. (2000), « L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », Synthèse INRETS n° 37, 146 p.
- 13 DESTOT M. (2011), courrier du 7 février, référence CAB/MD/AG/JR2011-171 2011/001484, *Ville de Grenoble*, Grenoble.

- 14 Communauté Urbaine de Strasbourg (2009), Bilan 2008 de l'observatoire des déplacements, Strasbourg, site internet.
- 15 MAÛR A-M., (2011), *L'expérience du contrat d'axe : l'exemple de Grenoble, Ville Rail et Transports*, n° 524, pp 71-77.
- 16 PHILIPONNEAU M. (1995), « *Le V.A.L. à Rennes* », Spézet, Nature et Bretagne, 173 p.
- 17 KAUFMANN V. (2002), Les politiques de transports urbains au carrefour de nos contradictions, *Pouvoirs locaux*, n° 53, pp. 42-46.
- 18 AYRAULT J-M. (2010), Jouer sur les contextes de la mobilité, *Ville Rail et Transports*, n° 506, pp 8-9.

---

### ***Pour citer cet article***

#### Référence électronique

Jean-Pierre Wolff, « Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 16 octobre 2012, consulté le 07 mars 2013. URL : <http://rge.revues.org/3498>

---

### ***À propos de l'auteur***

#### **Jean-Pierre Wolff**

Professeur des universités. LISST-CIEU, Université de Toulouse-le-Mirail, Wolff[at]univ-tlse2.fr

---

### ***Droits d'auteur***

Tous droits réservés

---

### ***Résumés***

Avec la réintroduction du tramway à Nantes en 1985 et le succès qu'il connaît depuis lors, plusieurs questions se posent sur les fonctionnalités du tramway. Quel est le rôle que les élus et les urbanistes font jouer au tramway ? Ce mode de transports collectifs a vu sa fonctionnalité première évoluer, elle est passée d'un instrument de déplacement à un outil de requalification urbanistique. Le tramway par rapport au métro et au bus à haut niveau de service (BHNS), assure par ses qualités propres une fonctionnalité de requalification urbanistique qui se rajoute à sa fonction première ou qui l'occulte totalement. Dans les choix effectués par certaines agglomérations, lorsque le tramway se trouve en concurrence avec le BHNS, en particulier lorsqu'il sort du cœur de la ville, il s'inscrit dans les politiques de mobilité globale.

### **The tramway : in the heart of the stakes in governance between mobility and territories**

With the reintroduction of the Tramway in Nantes in 1985 and the success it knows since then, several questions arise on the features of the tramway. What is the role the elected representatives and the town planners make play the tramway? This type of collective transport saw its first feature evolved, it is transformed itself from an instrument of travel to a tool of urbanistic requalification. The tramway with regard to the subway and to the bus at high level of service (BHNS), assures by its appropriate qualities a feature of urbanistic requalification which adds in its first function or which hides it totally. Within the choices made by certain towns, when the tramway is in competition with the BHNS, in particular when it goes out of the heart of the city, it joins in the policies of global mobility.

### ***Entrées d'index***

**Mots-clés** : tramway, urbanisme, déplacement, territoires, pouvoirs publics

**Keywords** : Tram, street car, urban planning, trip, territory, government