

LE TRAMWAY : OTAGE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES DE 2014

Contrairement aux échéances de 2008 ou de 2001, le tramway, lors des dernières élections municipales de 2014, s'est retrouvé dans plusieurs villes sous les feux de nombreuses critiques. Celles-ci visaient non seulement les projets de réalisation ou d'extension de tramway de la municipalité sortante, mais aussi plus généralement, ce mode de transport qui jusqu'alors avait fait

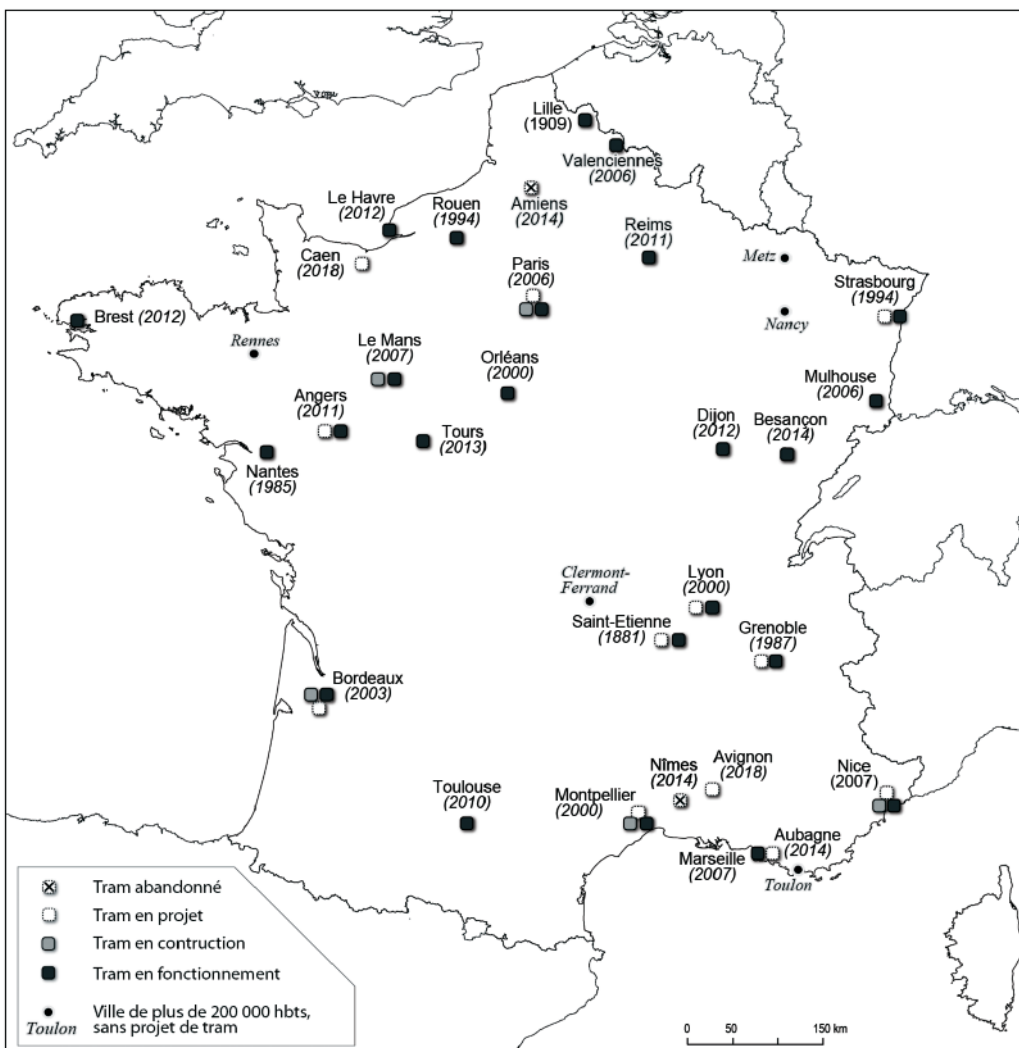
grosso modo consensus, voire même enthousiasmé de nombreux élus.

On ne rappellera pas ici les diverses phases et péripéties de la réintroduction du tramway en France, bien connues et ayant fait l'objet de nombreuses publications. La figure 1 donne un état des réseaux de tramway sur fer fin 2015, avec les dates de mise en place de la première ligne.

Un surprenant engouement français pour le tramway

Pour mesurer le rythme du retour du tramway en France, il faut avoir toujours à l'esprit qu'il ne restait que 3 lignes, lors de sa renaissance à Nantes en 1985 et que de nombreux élus qui avaient accompagné le démantèlement des réseaux de tramways, étaient toujours en place comme Chaban-Delmas qui régna sur

Bordeaux de 1947 à 1996 et qui s'est toujours opposé au retour du tramway, lui préférant de loin le VAL. Ce projet de VAL à Bordeaux avait été combattu dès son apparition par une association TransCub, qui a soutenu le retour du tramway et qui depuis 2014, s'oppose aussi bien au train-tram en construction qu'à la pour-



Les élections municipales de 2014 ont opposé des listes politiques pro et anti tramways et elles ont profondément remis en cause l'engouement pour ce mode de transports urbains. Derrière une lecture trop rapide et dichotomique de ces enjeux électoraux autour du développement du tramway, d'autres éléments importants (crise des finances publiques, coût des projets, concurrence de nouveaux modes de transports urbains) sont à retenir. Cependant, le tramway a été pris en otage plus ou moins violemment dans plusieurs villes et l'issue des élections municipales a eu des répercussions sur plusieurs projets.

Figure 1: Les réseaux de tramway conventionnel en France en 2015.

suite du développement du tramway ! Les dates de réintroduction du tramway dans les villes françaises (tableau 1) montrent un développement lent, Nantes (1985), Grenoble (1987), Paris (1992), Rouen et Strasbourg (1994). Ensuite, nous passons au siècle suivant avec Lyon, Montpellier et Orléans (2000), Bordeaux (2003), Mulhouse et Valenciennes (2006), Marseille et Nice (2007), Toulouse (2010), Angers et Reims (2011), Brest, Dijon et Le Havre (2012), Tours (2013) et enfin Aubagne et Besançon (2014). À côté de ces dates, d'autres pourraient être mentionnées comme celles relatives à la mise en place de tram-train et de la poursuite du développement des réseaux de tramways. Depuis 2010, 9 villes se sont dotées d'un tramway, contrastant avec les deux seules qui avaient inauguré le leur dans la

décennie 1990. Donc c'est essentiellement à partir de 2000 que ce mode de transport se réinscrit dans nos cités, soit 17 sur les 25 actuellement en fonctionnement. Le retour a été lent et hésitant, avant de connaître une forte accélération et qui aurait été encore plus massive si le VAL n'avait pas été mis en fonction.

À partir des années 2000, en sachant qu'avant la mise en service d'une première ligne, 5 à 10 ans peuvent s'écouler depuis le lancement du projet, nous observons l'engouement pour ce mode de transport et surtout cet outil de requalification urbanistique. En observant les situations des différentes villes françaises, globalement celles qui se sont dotées d'un tramway traversant leur centre, ont connu des réhabilitations imposées de l'espace public par

Tableau 1 : Les réseaux de tramways en France en 2015

Villes	Population unité urbaine 2012	Population commune-centre 2012	Année retour tram	Nombre lignes (2015)	Longueur lignes	Projets Trams (2014/2015)
Amiens	162 141	136 000				1
Angers	219 000	153 500	2011	1	12,3	1
Annemasse	165 963	34 000	2016		3	1
Aubagne	103 000	46 000	2014	1	7	1
Avignon	450 000	91 000	2016		16	1
Besançon	135 000	121 000	2014	1 + 1 branche	14,5	
Bordeaux	864 000	245 000	2003	3	43,9	1 + extensions
Brest	199 000	144 000	2012	1	14,5	
Caen	197 000	111 500				1 + extensions
Dijon	239 000	156 000	2012	2	20	
Grenoble	504 000	161 000	1987	4	34,2	extensions
Le Havre	238 000	176 000	2012	2	13	
Le Mans	210 000	148 000	2007	1 + 1 branche	15,4	1
Lille	1 024 000	235 000	1909	2	22	
Lyon	1 584 000	505 000	2000	4	48,3	extensions
Lyon	1 584 000	505 000	2010	1	23	
Marseille	1 565 000	862 000	2007	2	11,6	
Montpellier	407 000	272 500	2000	4	61	1 + extensions
Mulhouse	246 000	113 000	2006	2	16,2	extensions
Mulhouse	246 000	113 000	2010	TT 1	29	
Nantes	606 000	300 000	1985	3	43,5	extensions
Nice	943 000	348 000	2007	1	8,7	1 + extensions
Nîmes	180 000	150 000	2017		12	1
Orléans	272 000	118 000	2000	2	29,1	1
Paris	10 543 000	2 266 000	1992	3	31,4	3 + extensions
Paris	10 543 000	2 266 000	2006	TT	7,9	
Reims	210 000	186 000	2011	2	11,2	
Rouen	465 000	114 000	1994	2	18,2	
Saint-Étienne	372 000	175 000	1881	1 + 1 branche	11,7	1
Strasbourg	460 000	279 000	1994	6	55,5	1 + extensions
Toulouse	906 000	461 000	2010	1	10,9	2 + extensions
Tours	350 000	138 000	2013	1	15,5	
Valenciennes	335 000	44 000	2006	1	18,3	1

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

la mise en place de ce transport de surface (Laisney, 2011). Cela ne signifie pas que les villes ayant opté pour un métro n'ont pas entrepris des aménagements de leur espace public, mais ils sont beaucoup plus limités que dans les autres villes. À Toulouse, dont la première ligne de tramway a enfin atteint la limite du centre en 2013, les espaces empruntés (Pont Saint-Michel, allées Paul Feuga et allées Jules Guesde) se détachent totalement des autres voies sous lesquelles circule le VAL. Le tram met en scène l'espace urbain et il devient ainsi un facteur irremplaçable et inégalé de marketing urbain avec dans toutes les villes des réussites qu'aucun programme volontariste de requalification urbanistique n'aurait pu atteindre. Il s'agit non seulement d'une mutation de l'espace urbain mais d'une métamorphose qui tient au rêve et à l'idéal, du moins dans les discours. Cette « sanctification » de l'espace urbain, après la réintroduction du tram, conduit à des dérives sémantique et symbolique pour les villes qui n'ont pas les moyens et/ou la volonté d'en réaliser un. La fascination du tramway est telle, que des villes tentent de récupérer ce mode de transport en proposant du trambus, du bustram et/ou de l'aérotram, véhicules qui n'ont rien à voir de près ou de loin avec le tramway !

Dans l'ordre des réussites les plus spectaculaires, il serait vain de vouloir tenter de les classer, mais quelques villes peuvent être citées : Bordeaux, Montpellier et Tours. Dans cette dernière ville, après bien des hésitations tant de la municipalité que des commerçants, et grâce à la pédagogie sans relâche de l'Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine (ADTT), le tram a enfin trouvé sa place, ce d'autant plus qu'il sert à mettre en valeur la cité ligérienne au patrimoine très riche (Troin, 2014). En s'appuyant sur Buren, la municipalité a offert un véritable bijou, aussi bien au niveau de la carrosserie du véhicule au design remarquable qu'aux aménagements des stations et de l'espace public. Face à ces réussites, de nombreuses villes, dont le poids démographique semblait les condamner aux bus, se sont lancées dans réalisations de tramways. C'est ainsi qu'après les grandes agglomérations, des villes plus petites se sont dotées du tramway, notons dans cet ordre des choses, Angers, Brest, Dijon, Le Mans, Le Havre ou Mulhouse. Puis des agglomérations encore plus petites s'y sont mises (Aubagne, Besançon) ou comptaient s'en doter (Annemasse, Avignon ou Nîmes), avant les élections de 2014.

Le tramway à la croisée des chemins

Les échéances électorales municipales sont toujours l'occasion de duels entre l'équipe sortante et les différentes listes en présence. Les clivages entre la municipalité et les outsiders reposent souvent sur des projets dont la valeur symbolique permet de mobiliser pour ou contre une grande partie des électeurs. Le grand stade, le nouvel opéra, le bouclage d'une rocade ou la réalisation d'une ligne de tramway, donnent souvent l'occasion localement à des débats, à des empoignades voire à des fractures. Le tramway, plus encore que d'autres

projets, par son histoire récente attise et cristallise les passions. Rappelons la joute électorale entre Hubert Dubedout, le maire socialiste de Grenoble appelant de tous ses vœux le retour du tram et Alain Carignon, le chef de file de la droite grenobloise s'y opposant, mais promettant d'organiser un référendum local à ce sujet, s'il était élu en 1983. C'est ce qu'il fit, réintroduisant ainsi le tram à Grenoble après un large plébiscite des votants (76%) en faveur de son retour. Les élections de 2014 se déroulèrent dans un contexte très particulier et,



■ Fig. 2 : Le Mans fait partie des agglomérations de taille moyenne qui se sont lancées dans l'aventure du tramway (photo Pierre Zembri).

■ **Fig. 3: Un exemple de changement de direction préjudiciable à la tenue d'une vitesse commerciale compétitive sur la ligne A du tramway de Bordeaux (photo Pierre Zembri).**



malgré les implications et les résultats des municipalités socialistes sortantes, le décrochage continu du PS sur le plan national et local et l'aggravation de la crise économique fragilisaient essentiellement les maires de gauche. Plusieurs d'entre eux portaient des projets de tramway qui dans un contexte budgétaire difficile aussi bien des collectivités locales que de l'état, s'exposaient à une forte contestation. Au-delà de la phase des élections municipales, la période économique délicate traversée et la concurrence d'autres modes de transports moins chers à l'acquisition (bus articulés, bus à haut niveau de service — BHNS —, ...), remettent en question plusieurs projets de tramways et c'est ainsi que le bouquet d'inaugurations de 2012 cache la remise en cause du développement des réseaux de tramways (Razemon, 2012).

Les restrictions budgétaires, la stagnation du versement transport (1) (qui avait fortement augmenté depuis le début des années 2000), le retard et la diminution des concours financiers de l'état à travers le Troisième appel à projet qui a glissé de janvier 2013 à janvier 2015 et une sous-tarifcation des transports collectifs, ont conduit de nombreuses autorités organisatrices des transports urbains à revoir certains projets. Dans ce contexte économique diffi-

le, le bus est appelé à la rescousse pour remplacer le tramway. Nous retrouvons un poncif des politiques publiques qui est d'essayer de faire mieux avec moins ! Pour l'État et le gouvernement socialiste, le renoncement à l'écotaxe en octobre 2014 après deux ans de cacophonie et contrairement aux engagements des Présidents de région et aux élus des grandes métropoles de même couleur politique, visiblement les transports publics ne constituent plus une priorité par rapport aux décennies précédentes et leurs financements sont revus à la baisse. Par la force des choses, les agglomérations optent pour des mesures à courte vue comme l'adoption du BHNS à la place du tramway.

Mais ces questionnements du devenir du tramway reposent aussi sur les limites de la réintroduction du tramway dans les villes en France. Nous pouvons nous demander si le modèle français ne compte pas quelques défauts liés à son succès (Zembri, 2012). Les profils de ligne, la volonté de desservir un maximum de pôles de clientèle, l'insertion dans des voies commerciales de centre-ville et des règles de circulation peu souples se traduisent par des vitesses commerciales trop basses par rapport à celles des lignes de métro ou à l'usage de la bicyclette dans certaines sections urbaines (fig. 3).

Le tramway dans le discours électoral de 2014

Lorsque nous analysons les discours des élections municipales de 2014 et les décisions qui peuvent s'en suivre, cet arrière-plan doit toujours être bien présent, car comme nous venons de le voir, il a joué un rôle important pour de nombreuses villes et en particuliers celles détenues par les socialistes. De cette campagne électorale, il ressort un positionnement binaire en matière de politique de transports à l'exception de quelques cas sur lesquels nous reviendrons. Beaucoup de ces

cités étaient dirigées avant 2014 par des maires socialistes (Amiens, Angers, Caen et Toulouse) qui défendaient des projets de tramways et l'opposition de droite les refusait, à l'exception d'Angers, ville dans laquelle l'unanimité

1) Le versement transport a augmenté entre 2000 et 2012 de 50% en moyenne dans les agglomérations françaises et la quote-part des entreprises au financement des transports est souvent de 50%, le reste se partage entre les subventions des collectivités et la part des usagers.



■ Fig. 4 : Le tramway d'Angers fait consensus, avec un projet avancé de seconde ligne que l'alternance politique de 2014 n'a pas remis en cause (photo Pierre Zembril).

s'était faite pour réaliser une deuxième ligne de tram. Lors de ces élections, le débat s'est essentiellement centré autour du tramway et de la voiture individuelle. La droite était pour laisser plus de place à la voiture, au nom des concepts de liberté, mais aussi pour une baisse des investissements en faveur des transports collectifs, dénoncés comme trop coûteux. Dans une logique politicienne, ces listes de droite tiraient à boulets rouges sur les municipalités socialistes sortantes, d'autant plus que le gouvernement avait annoncé une baisse significative des dotations financières et des subventions aux collectivités territoriales.

Dans quelques villes, la situation se différencie nettement par rapport au schéma que nous venons d'évoquer. Dans le cas d'Avignon, nous observons une situation contraire, à savoir que le projet des deux lignes de tramway, fort engagé à travers la passation de marchés avec des entreprises, était défendu par la mairesse de droite battue par une candidate socialiste qui avait dénoncé durant toute la campagne ce projet de tramway, et qui continua à s'y opposer contre l'avis de la communauté d'agglomération, avant d'être mise en minorité au niveau de l'agglomération et de devoir s'y rallier in fine. Saint-Étienne, comme on le verra plus loin, constitue un autre cas de figure. À Angers, nous sommes face à une situation de consensus. Le projet d'une 2e ligne de tram dans la campagne des élections municipales, était aussi bien porté par l'équipe municipale que par la principale liste d'opposition. S'il y a eu des discussions, celles-ci portaient sur quelques points du tracé comme la desserte ou non de la gare par cette nouvelle ligne, en renforçant l'intermodalité. Dans cette ville, le tramway, au lieu de diviser, a fait consensus. Officieusement pour le moment, la nouvelle équipe municipale évoque même une troisième ligne après la mise en fonctionnement de la seconde en 2019. Le tramway apaise la ville et dépassionne le débat politique

autour de lui, la ville devient l'otage du tramway pour le meilleur avant tout. Avignon et Saint-Étienne constituent deux chassés croisés sur le plan politique et quant au choix du tramway. Ces derniers exemples soulignent le risque d'une lecture trop rapide de l'opposition ou du soutien au tramway, même s'il n'en demeure pas moins que le clivage politique classique est présent à ces élections de 2014, comme il l'avait été dans les années 1980 et 1990.

Dans plusieurs villes passant de gauche à droite, l'abandon du tramway prôné par l'opposition de droite est acté sans hésitation, et les décisions s'enchaînent pour que les projets soient arrêtés le plus rapidement possible. À Amiens, Nîmes et Toulouse, les nouvelles municipalités de droite s'empressèrent de confirmer leur promesse de campagne électorale. Dans les deux capitales régionales, les études étaient engagées pour construire à Amiens la première ligne et à Toulouse développer un réseau de plusieurs lignes. À Nîmes, ce sont de grosses difficultés financières et économiques et la mise en place dès 2012 d'un bus rapide, dénommé *trambus* qui ont condamné le tramway.

C'est sans doute à Toulouse que les positions des deux listes principales étaient les plus opposées sur la priorité à donner aux transports. Cette question des transports, plus que les autres, constitua le principal enjeu pour ces élections municipales. Sans partager totalement le titre suivant *La guerre de trente ans entre métro et tramway, Le vieux débat resurgit à la veille des municipales, comme une lointaine réminiscence de l'ère Baudis* (Thépot, 2014), car c'est justement Jean-Luc Moudenc, maire UMP, lors de son premier mandat qui a réintroduit avec le maire de Blagnac, le tramway dans l'agglomération, on peut estimer que les positionnements pour et contre ce mode de transports renvoient aux



■ **Figure 5 : La station Palais de Justice, terminus désormais définitif de la ligne T1 de Toulouse (photo Pierre Zembri).**

années 1980. Le maire sortant, Pierre Cohen, socialiste, avait lancé quelques semaines après son élection en 2008, des *Assises de la Mobilité* qui affichaient la volonté de rattraper un retard en matière de transports collectifs avec en particulier la poursuite du réseau de tramway (ligne Canal), les lignes de BHNS, le téléporté Oncopole/CHU de Rangueil, appelé *aérotram*, l'allongement de la ligne de VAL B vers Labège.

La liste de son principal opposant défendait la construction d'une 3^e ligne de métro, évaluée à 1,7 milliard €, la réalisation d'une nouvelle rocade, le retour de la voiture dans la ville, l'abandon de tous les projets de lignes de tram ainsi que de la ligne BHNS Lardenne - Tournefeuille - Plaisance-du-Touch. En mars 2011, il dénonçait la poursuite de la ligne T1 vers le centre-ville. Une association de commerçants, l'APAT (Association pour un autre tracé du Tram) dont le Président est très proche de lui, au point d'avoir été élu sur sa liste en 2014, saisissait le Tribunal administratif qui annulait le prolongement de la ligne T1. Le Conseil d'état cassait en octobre 2011 la décision du Tribunal administratif, permettant de reprendre les travaux et d'amener le tram en 2013 à son nouveau terminus au Palais de Justice, à la limite du centre-ville, terminus qui était considéré comme provisoire (fig. 5). La

nouvelle municipalité, une fois élue en 2014, a répété maintes fois depuis que tout s'arrêtait pour le tramway.

À Amiens, l'abandon du projet de tramway lancé par la municipalité socialiste en 2013, s'inscrit dans le programme de la liste d'opposition. Là aussi, ce projet pour le maire sortant, Gilles Demailly constituait un élément indispensable pour améliorer les transports et participait à une politique de marketing de la capitale régionale qui se devait de disposer d'un mode de transports collectifs moderne. Le PDU de 2002, approuvé par Brigitte Fouré, alors maire d'Amiens avant de perdre la ville en 2008 au profit des socialistes, retenait une première ligne de TCSP. Le PDU de 2013 mettait en avant le tramway par rapport au BHNS. L'opposition se saisissait de ce projet qu'elle considérait inadéquat pour Amiens et les élections se jouèrent pour ou contre le tramway. En 2014, Brigitte Fouré retrouvant son siège de maire décidait très rapidement d'enterrer ce projet, au nom de ses engagements.

Nîmes, n'avait pas définitivement abandonné le tramway après les élections de 2014, après un débat politique pour ou contre le tramway, la situation économique désastreuse de la ville et le lancement antérieur d'une ligne de *trambus* qui n'est rien d'autre qu'un BHNS, ont scellé le sort du tramway. Les résultats des élections de 2014, qui ont vu Jean-Paul Fournier, le maire sortant, réélu pour un troisième mandat, ont permis néanmoins de défaire, le cordon ombilical imaginaire qui reliait le retour du tramway et la renaissance de Nîmes. Décision prise par le Président de Nîmes Métropole et non par le maire, obnubilé par la poursuite du *trambus*. Le nouveau Président de Nîmes Métropole Yvan Lachaud donne comme arguments que le projet de tram aurait pris plusieurs décennies et que le *trambus* fera économiser 80 M€ à la collectivité. Face à ces arguments et même si la gauche déplore l'abandon du tramway, Nîmes Métropole a donc choisi le trambus. Avec 8000 usagers/jour sur la première ligne, l'agglomération se contentera du BHNS, pour essayer de développer l'usage des transports publics.

Tableau 2 : La valse-hésitation en matière de tramways en France 2014/2015

Villes	Population unité urbaine 2012	Population commune-centre 2012	Année retour tram	Nombre lignes (2011)	Longueur lignes	Projets trams 2013	Devenir des projets
Angers	219 000	153 500	2011	1	12,3	1	1/2
Amiens	163 000	136 000	2019	0	10,9	1	0
Annemasse		34 000	2016	1	3	1	
Aubagne	103 000	46 000	2014	1	7	1	1
Avignon	450 000	91 000	2016	2	16	2	1
Caen	197 000	111 500	2018	0	23,4	2	1
Nîmes	180 000	150 000	2017	1	12	1	0
Saint-Étienne	372 000	175 000	1881	1+1 branche	11,7	0	1
Toulouse	906 000	461 000	2010	1	10,9	2 + extensions	0

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

Le tramway après le « coup de tabac » de 2014

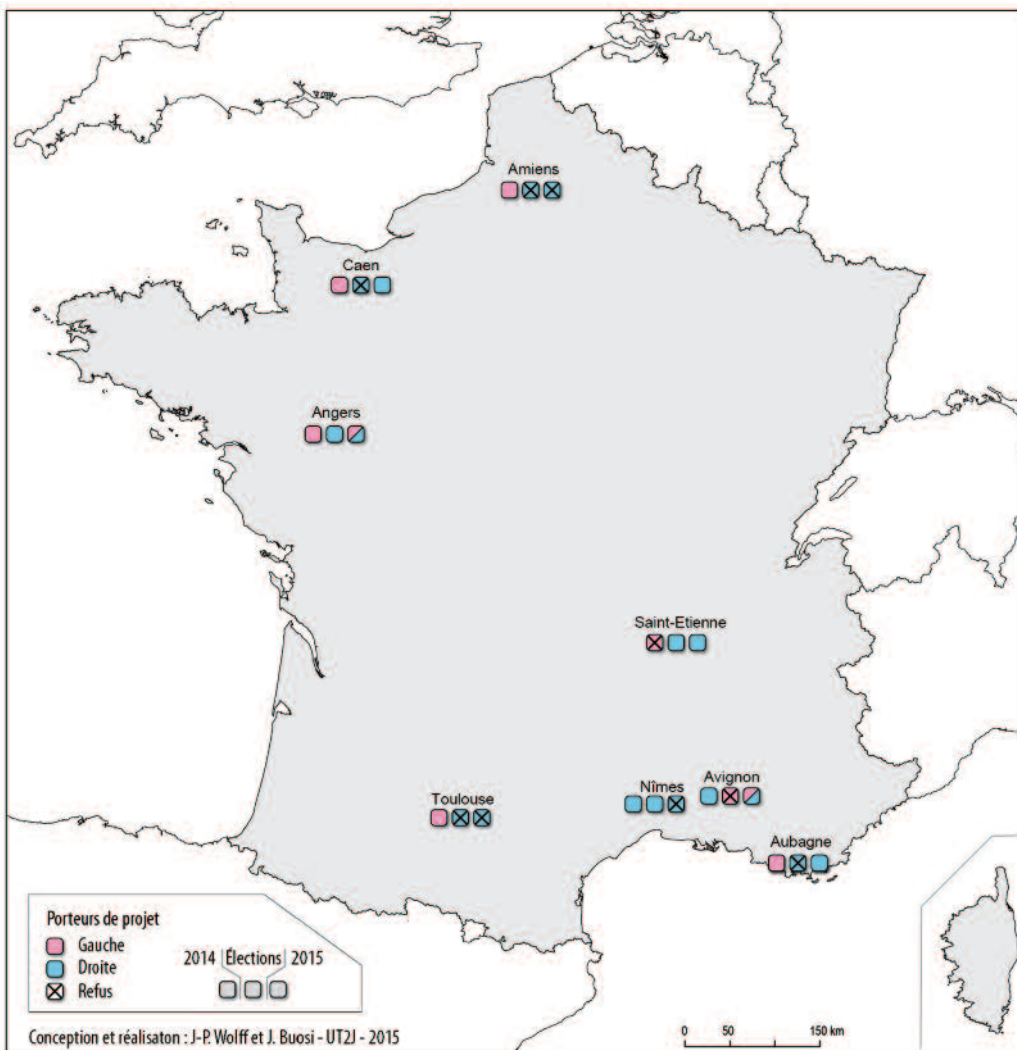
À côté de ces postures qui se veulent inscrites dans le marbre, d'autres villes qui ont changé de majorité politique et dans lesquelles une partie des enjeux locaux tournait aussi autour de la réintroduction du tramway, ont opté pour plus de pondération dans leur décision finale ce qui correspond au vœu de Louis Nègre pour qui « *les politiques de mobilité durable ne sont plus - et ne doivent plus être - un enjeu politique, mais bien un sujet d'intérêt général.* » (2) Dans ce groupe, nous trouvons par ordre alphabétique Aubagne, Avignon, Caen et Saint-Étienne.

Chaque cas est particulier et Caen l'illustre encore plus que les autres villes. Avant de s'arrêter sur le débat lors des élections de 2014, il faut rappeler que l'idée d'implanter un tramway remonte au début des années 1990. Lors des élections de 1995, la liste de Gauche conduite par Louis Mexandeau et celle du maire sortant de Droite Jean-Marie Girault, s'opposèrent sur le type de matériel à retenir. Après la réélection de Jean-Marie Girault, ce dernier convoqua un référendum local pour que les électeurs soutiennent son choix d'un transport sur voie réservée — TVR —, conçu par la Brugeoise et Nivelles du groupe Bombardier. Ce véhicule hybride fut présenté soit comme un tramway innovant sur pneu de

24,5 mètres de long pouvant transporter 200 personnes, soit tout simplement comme une alternative au tramway. À l'issue du référendum de 1996, 65,9 % des suffrages exprimés, représentant le quart des électeurs inscrits, rejetèrent le TVR. À Caen, la consultation apparut comme le troisième tour des élections municipales de 1995. Des dissensions se manifestèrent dans la municipalité et le maire décida de passer outre et c'est ainsi que Caen retint ce TVR comme d'ailleurs Nancy. Les ennuis commencèrent : difficultés dans la mise au point du prototype, usure prématurée des galets de guidage, orniérage de la chaussée, sorties intempestives du rail de guidage..., qui entraînaient des immobilisations et surtout des surcoûts qui firent que le TVR est devenu beaucoup plus cher qu'un tramway classique de même capacité (figure 7).

La municipalité de gauche élue en 2008 décide de remplacer le TVR par un véritable tramway. À l'issue des études et de la phase de concertation, la municipalité, l'agglomération (2010) et le comité syndical Viacités (2011)

2) Nègre L., 2015, *Rapport annuel du Gart, Paris*, 54 p.



■ Figure 6: La situation controversée des tramways post-élections.

■ **Figure 7 : L'orniérage de la plate-forme du TVR de Caen (vu ici à la Pierre Heuzé) nécessite des travaux réguliers de rechargement, que trahit ici la différence de couleur du revêtement (photo Pierre Zembri).**



choisissent le tramway par rapport au BHNS et au *translohr*. Le TVR inauguré en 2002 devait laisser sa place en 2018 au tramway qui circulerait alors sur deux lignes complètes. C'était sans compter les résultats des élections de 2014, où la municipalité socialiste a été battue par l'opposition de droite qui durant la campagne avait prôné la remise à plat et/ou l'abandon du tramway. Joël Bruneau, le nouveau maire de droite, suspend en avril le projet, en s'appuyant sur 3 arguments financiers principaux : le décalage du 3e appel à projets par l'État du fait de l'abandon de l'éco-taxe, l'annulation de la commande groupée de tramways suite au rejet de ce mode par Amiens et enfin l'incertitude sur les subventions européennes et régionales. Mais après de nouvelles études, le maire de Caen annonce en novembre 2014, la reprise du projet de l'ancienne municipalité, en le décalant d'une année pour l'achèvement de la première ligne en 2019 et pour la seconde en 2024. Une année est perdue mais le tramway semble sauvé dans cette agglomération qui supportera quelque temps encore stoïquement les dysfonctionnements de son TVR !

À Saint-Étienne, une nouvelle municipalité de droite, à l'issue des élections de 2014, a renvoyé la gauche dans l'opposition et Gaël Perdriau, le nouveau maire UMP, qui dans l'opposition avait porté un projet de tramway, dont Maurice Vincent, l'ancien maire ne voulait pas et qu'il dénonce toujours comme étant un projet pharaonique, coûteux et inutile, espère pouvoir inaugurer en 2019 une nouvelle ligne de tramway (3,5 à 4,5 km). Cette 3e ligne joindra la gare de Saint-Étienne-Châteaucreux au quartier périphérique de La Terrasse, qui est déjà desservi directement par la ligne de tramway T2, mais au prix d'un détour par le centre-ville (fig. 8). Cette troisième ligne desservirait le stade Geoffroy-Guichard, le Zénith, le Technopole et les quartiers du nord-est, en réduisant la durée du trajet d'un quart. Pour l'opposition socialiste,

ce projet fait double emploi avec la ligne T2 et n'a donc pas lieu d'être.

L'augmentation de la fréquentation des deux lignes de tramway de 74 000 à 85 500 usagers entre 2010 et 2014, la rénovation d'une partie du parc et l'achat de nouveaux tramways CAF, plaident en faveur du choix du maire UMP de Saint-Étienne qui, à travers cette réalisation, accompagne le renouveau de cette agglomération trop longtemps frappée par l'accumulation concomitante de crises avec la fermeture des mines de charbon, des usines métallurgiques, de GIAT Industrie (armement) et de Manufrance. L'opposition à cette 3e ligne est relayée par le FN qui demande un référendum local à son sujet. Le PS, tout en étant le fer de lance de ce rejet, ne souhaite pas la tenue d'un référendum pour éviter toutes polémiques populistes remettant en cause l'expression politique issue des élections municipales. Avec cette épée de Damoclès retirée, nous pouvons envisager l'ouverture de cette 3e ligne en 2019, pour la fin de la mandature du maire actuel.

Le tramway stéphanois, créé à partir de 1881, rescapé du démantèlement des différents réseaux français et qui a su se moderniser tout en gardant l'écartement métrique et des véhicules monodirectionnels, les seuls en circulation en France, est un atout pour les mobilités quotidiennes, mais constitue aussi un élément de patrimonialisation tout comme les anciens bâtiments de Manufrance réhabilités et abritant en particulier l'école de design. Le pari fait par la nouvelle municipalité, même si elle n'intègre pas cette valeur symbolique et patrimoniale, est sans risque en proposant cette 3e ligne, qui signe aussi ce nouveau dynamisme et cette confiance en l'avenir qui renait petit à petit dans cet ancien bastion ouvrier.

À Avignon, le projet de tramway démarre sous la municipalité de droite de Marie-Josée Roig qui, pour améliorer les déplacements et chan-

ger l'image poussiéreuse des transports publics, opte pour le tram. Le projet prévoit la mise en service en 2016 de deux lignes, sur lesquelles circulerait un tramway compact (170 à 230 places), pour tenir compte de la taille de l'agglomération. La gauche questionne ce projet, un collectif anti-tram se constitue, qui regroupe l'Union des commerçants et artisans de Vaucluse (UCAV), la Fédération des commerçants d'Avignon, Terra Nova, Atelier 2014, Non au tramway au Pontet, Altravi et des élus socialistes. Le collectif dénonce ce projet, désigné « un tramway nommé délire » comme étant trop cher, incohérent et inutile pour Avignon et propose en échange le BHNS qui coûterait moins cher en oubliant d'évoquer le coût par personne transportée et la question de la pollution atmosphérique. Mais pour soutenir ce projet, l'association AtoutsTram va monter au créneau devant le risque d'abandon avec l'arrivée de Cécile Helle qui a toujours dénoncé le projet de tramway. En 2014, contrairement à la vague bleue qui a permis à la droite de reconquérir de nombreuses communes, Avignon glisse de la droite à la gauche et Cécile Helle applique son programme en arrêtant les travaux qui étaient sur le point de commencer, les 24 rames étant déjà commandées. Le nouveau maire FN du Pontet où devait arriver la ligne A dénonce également ce projet. Un bras de fer s'engage entre la mairesse d'Avignon et Jean-Marc Roubaud, ancien député UMP et maire de Villeneuve-lez-Avignon, candidat victorieux à la Présidence du Grand Avignon, devançant largement Cécile Helle. Il lance des études pour déminer ce dossier explosif sur le plan financier et politique. En janvier 2015, le Grand Avignon, malgré l'opposition farouche de la mairesse d'Avignon, par un vote sans appel (51 pour, 18 contre et 3 abstentions) décide de construire une seule ligne de tram de 6 km au lieu des deux (15 km) prévues au départ. La révision à la baisse du projet divise par deux la facture finale (250 à 135 M € hors taxe). À l'issue de ces élections, Avignon se singularise en devenant la première agglomération à se doter d'une ligne de tram contre la volonté de la ville centre dont la mairesse n'a de cesse de dénoncer ce projet.

Le dernier cas, Aubagne, illustre cette prise en otage du tram par des acteurs politiques et économiques qui campent sur une posture radicale anti-tramway au moment où se terminent les travaux de la première phase de réintroduction de ce moyen de transports. En effet, quatre organisations patronales avec en tête le MEDEF local, une association des professions libérales, deux de commerçants, ont dénoncé le tramway comme un projet coûteux et déposé en 2013 un recours au tribunal sur le fond et la forme, mais qui a été très vite rejeté. S'appuyant sur une fréquentation ne dépassant pas 20 000 usagers quotidiens, ces associations jugent le projet inadapté aux besoins de la population de la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile qui regroupe douze communes et un peu plus de 100 000 habitants. Le projet de l'ancienne municipalité de gauche, portait sur deux lignes parcourues par un tramway « compact » ou de petite dimension (22 mètres de long) qui auraient dû être mises en service en 2014 et en



2019. Le 1er septembre 2014, quelques mois après l'élection d'une nouvelle municipalité opposée au tramway, est pourtant lancée la première section longue de 2,8 km.

La poursuite du projet est abandonnée dans un premier temps conformément aux engagements de la campagne électorale. Mais un nouveau projet Val'Tram voit le jour, il emprunterait l'ancienne ligne ferroviaire de Valdonne à voie unique qui, si elle était menée à terme, devrait voir le jour en 2020, avec possibilités de croisement dans les stations intermédiaires. Néanmoins, il reste suspendu à la phase de concertation et à l'avis des commissaires enquêteurs. Cependant, dans ce cas, si la réalisation se concrétise, Aubagne aura perdu quelques années avant d'être doté d'une véritable ligne de tramway, suite à cet enjeu politique autour du projet initial.

■ **Figure 8:** Le quartier de la Terrasse, au Nord de Saint-Étienne, est déjà desservi en direct depuis la gare de Châteaureux par l'actuelle ligne T2 (photo Pierre Zembri).

■ **Figure 9:** Le tramway d'Aubagne circule pour l'instant sur la plus courte ligne de France, en attendant un prolongement sur l'ancienne ligne de Valdonne (photo: Aubagne Agglo).

Conclusion

Le lobby pro-voiture revient en force sur le devant de la scène médiatique urbaine. Le titre de Transports publics du mois de mai 2015 « La voiture réinventée, de retour en ville ? », qui peut paraître iconoclaste après plusieurs décennies de politiques limitant l'accès de l'auto dans les cœurs des agglomérations, soulève des questions que nous ne pouvons pas ignorer. Le développement de l'autopartage, encore très marginal et la montée en puissance du covoiturage qui sont considérés pour certains comme des alternatives à l'autosolisme mais aussi aux transports collectifs, sont des éléments de ce retour en grâce de la voiture en ville. Ces nouvelles pratiques de la voiture bénéficient des difficultés, des hésitations et des renoncements des collectivités locales face à des investissements de plus en plus lourds en matière d'infrastructure et de matériels de transports collectifs. Le tramway, cheval de Troie de la lutte contre la voiture en ville, devient subitement un obstacle dans cette politique moins ambitieuse et sa remise en question monte en gamme dans les discours électoraux avant sans doute de s'étendre au nom des vieilles chimères telles qu'une vitesse commerciale insuffisante ou l'utilisation exclusive à son profit d'une partie de la voirie pour son usage exclusif.

Le lobby pro-voiture et sans doute encore plus, les autorités locales qui doivent faire face à une situation financière de plus en plus contraignante avec en particuliers le recul des subventions de l'État à celles-ci, se lancent dans une chasse aux dépenses publiques. Parmi celles-ci, les aménagements urbanistiques par la vertu du tram et qui passaient comme indispensables dans les années 1990 et

2000, ne le sont plus un quart de siècle plus tard. Le montant des investissements, même s'ils ont tendance à baisser pour le tramway, apparaît encore trop élevé par rapport à ceux d'un bus améliorés ou d'un téléporté. Le tramway d'objet de convoitise est dénoncé comme trop coûteux et inadapté aux enjeux de mobilité actuels.

Mais ajoutons à ces éléments, un autre, certes plus délicat à évaluer mais qui a sans doute, aussi joué un rôle dans la défaite des municipalités sortantes portant le projet de réintroduire le tramway. Il s'agit d'un montage et d'un portage trop léger d'une telle opération complexe, délicate et lourde à porter. Par contre, dans les agglomérations qui avaient déjà réalisé ce retour du tramway, ce manque de « professionnalisme » n'était pas en cause dans la défaite des équipes en place. Mais en revanche, dans le cas, de villes comme Amiens, Avignon et Nîmes, qui ne possédaient pas de retour d'expérience, la conduite des projets par des élus peu ou mal impliqués, a donné des arguments à l'opposition. Même si ces derniers n'étaient pas des plus fondés, ils surent déstabiliser les équipes sortantes.

Derrière cette lecture trop manichéenne des élections municipales de 2014, c'est cette quasi-unanimité qui a porté le retour du tramway qui est en train de se fendiller pour des questions politiciennes, mais plus encore pour des chimères idéologiques, des difficultés financières et l'absence d'une véritable politique de complémentarité des modes de déplacement dans la recherche d'une cohérence urbanisme/transports.

Bibliographie

- BEAUCIRE F., 2013, « Tramway : est-il raisonnable de se plaindre d'un succès ? », *Transports Urbains*, n°122, pp.
- BEAUCIRE F. et LEBRETON J., 2000, *Transports publics et gouvernance urbaine*, Toulouse, Éditions Milan, 127 p.
- BIGÉY M., 1993, *Les élus du tramway, Mémoires d'un technocrate*, Paris, Éditions Lieu Commun, 249 p.
- DUPUY G., 1995, *L'auto et la ville*, Éditions Flammarion, Paris, 124 p.
- LAISNEY F. 2011, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Paris, Éditions Recherches, 422 p.
- PRÉDALI F., 2014, Aux origines du « Tram à la française », in *Tramway, une école française*, sous la direction de Yo Kaminagai, Le Lieu du Design, Paris, pp. 11-20.
- NÉGRE L., 2015, *Rapport annuel du Gart*, Paris, 54 p.
- RAZEMON O., 2012, « Le tram en bout de course », *M le magazine du Monde*, 23/11/2012.
- REDONDO B., « Tramway et territoire : quel urbain en perspective ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 13 février 2013, consulté le 21 janvier 2014. URL : <http://rge.revues.org/3572>
- THÉPOT S., « La guerre de trente ans entre métro et tramway, Le vieux débat resurgit à la veille des municipales, comme une lointaine réminiscence de l'ère Baudis », *Le Monde*, 7 février 2014.
- TROIN J-F., 2014, « Tours : un autre tramway nommé désir », *Transports Urbains*, n°124, p.4.
- WOLFF J-P., LOIS GONZÁLEZ R. C. et PAZOS OTÓN M., 2013, « Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse », *Annales de Géographie*, n°694, pp. 619-643.
- ZEMBRI P., 2012, « La conception des transports collectifs en site propre (TCSP) en France : des tracés problématiques ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2, mis en ligne le 4 février 2013, URL : <http://rge.revues.org/3603>

