

LE TRAMWAY ENTRE POLITIQUE DE TRANSPORT ET D'URBANISME : BORDEAUX, MONTPELLIER ET TOULOUSE

Jean-Pierre WOLFF*

RÉSUMÉ – *Le retour du tramway en France, depuis les années 1985, ne s'est pas fait de la même façon dans les différentes agglomérations concernées, mais il répond à la volonté de favoriser les transports collectifs après une période de recul marqué dans toutes les villes de province. Le tramway s'inscrit aussi dans les politiques de reconquête urbanistique et de réaménagement des espaces publics. Nous allons analyser ces politiques publiques et leur traduction dans les territoires de trois agglomérations du Midi de la France : Bordeaux, Montpellier et Toulouse.*

ABSTRACT – *How French trams are being used for city planning, as well as for improving urban mobility. Considering three case-studies : BORDEAUX, MONTPELLIER AND TOULOUSE. In France, the return of the trams began by the mid 1980s. The various cities that have made such a choice act along very different ways, but improving public transport after a long period of overall neglect proves a common goal for them. Trams are also used to redeem neighborhoods and to reshuffle public areas. This paper analyzes both the public policies involved and their territorial translations, for three major urban areas of Southern France: Bordeaux, Montpellier and Toulouse.*

RESUMEN – *El tranvía entre el transporte y la política de planificación urbana : BURDEOS, MONTPELLIER Y TOULOUSE. El resurgimiento del tranvía en Francia, desde los años 1985, no se trata de la misma manera en las diversas aglomeraciones concernidas. Este resurgimiento responde a la voluntad de favorecer los transportes colectivos después de un periodo de retroceso considerable en todas las ciudades de provincia. El tranvía se inscribe también en las políticas de rehabilitación urbanística y de regeneración de los espacios públicos. Analizaremos estas políticas públicas y su aplicación en los espacios de tres aglomeraciones del Sur de Francia : Burdeos, Montpellier y Toulouse.*

TRAMWAY – POLITIQUE DE TRANSPORTS ET D'URBANISME – TERRITOIRES – ACTEURS ET GOUVERNANCE

TRAM – TRANSPORT AND PLANNING POLICY – TERRITORIES – ACTORS AND MANAGEMENT

TRANVÍA – POLÍTICA DE TRANSPORTES Y DE URBANISMO, TERRITORIOS – ACTORES Y GOBERNABILIDAD

* Professeur des universités, LISST-CIEU, Université Toulouse Jean Jaurès, wolff@univ-tlse2.fr

EN FRANCE, comme en Europe, depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, l'histoire des déplacements urbains est tributaire du développement de l'automobile, qui bouscula et remit en cause les autres modes de déplacement (Lacombe, Malterre, 1983 ; L'Host *et al.*, 2000). C'est dans ce contexte du « tout voiture » (Dupuy, 1995) qu'il faut replacer la réflexion globale sur les mobilités urbaines et en particulier, questionner le rôle des transports collectifs capacitateurs et le retour du tramway en France depuis une trentaine d'années. Le tramway renaît tout d'abord en 1985 à Nantes puis en 1987 à Grenoble avant de concerner d'autres agglomérations dans les années 1990 et 2000, parallèlement au développement du métro léger à Lille, Toulouse et Rennes. Il est intéressant de noter que cette renaissance ne s'est pas faite d'une façon linéaire. En effet, dans les territoires du tramway de 2014, plusieurs ont connu une volte-face surprenante quant à l'acceptation même de ce mode de transport collectif. Des rebondissements et des retournements de situation marquent cette renaissance du tramway, qui va du rejet initial à l'acceptation voire à l'engouement enthousiaste et, dans quelques rares cas, de l'engagement originel au refus final (Rennes). Les déplacements, les transports urbains et le tramway deviennent les enjeux des politiques publiques conduites par des hommes qui vont savoir imposer ce mode de transport plutôt que d'autres, à un moment clé, non seulement des transports et des mobilités, mais aussi du questionnement relatif au développement urbain. Ajoutons qu'en France, le renouveau du tramway tranche singulièrement par rapport aux pays qui ne l'ont jamais abandonné comme l'Allemagne, les pays *mitteleuropéens* et/ou les démocraties populaires de l'Est (Wolff *et al.*, 2013). Il devient très vite un outil de requalification urbanistique dans les agglomérations qui l'adoptent.

Sans vouloir reprendre l'histoire des politiques publiques locales en matière de transports urbains, qui a été particulièrement analysée par plusieurs auteurs (Beaucire, 1996 ; Beaucire, Lebreton, 2000 ; Bigey, 1993 ; Marconis, Vivier, 2010), nous allons nous arrêter sur trois agglomérations entre Atlantique et Méditerranée à savoir Bordeaux, Toulouse et Montpellier. Deux de ces trois villes, de taille quasiment identique (800 000 habitants) se trouvent sur l'axe garonnais et sont non seulement séparées par 245 kilomètres mais surtout par une longue histoire faite de concurrence tant économique que symbolique ayant fortement marqué les rapports entre ces deux métropoles. Montpellier à 240 km à l'est de Toulouse a connu, certes un essor démographique exceptionnel à partir des années 1960, ce qui lui a permis

de passer de la 25^e à la 8^e place des villes françaises entre 1975 et 2000, mais sans rejoindre toutefois les deux métropoles du Sud-Ouest. Toutes les trois sont cependant capitales régionales, sièges d'équipements métropolitains importants (culturels, hospitaliers, scientifiques et universitaires) et ont en commun d'avoir connu à leur tête des personnalités à la longévité politique importante et, pour deux d'entre elles (Bordeaux et Montpellier), d'avoir été gérées par des maires exceptionnels.

I – Les contextes territoriaux et le retour du tramway

Schématiquement, ces trois villes sont caractérisées par une forte dynamique démographique et se sont retrouvées face aux mêmes problèmes de déplacement. Elles vont cependant se distinguer dans les solutions retenues. Mais, avant d'aborder ce point, la présentation des agglomérations nous aidera à comprendre les défis auxquels elles ont dû faire face, découlant d'une forte croissance démographique, d'une restructuration de leur appareil économique et d'un fort étalement urbain. Ces villes connaissent une dynamique appréciable mais elles se distinguent fortement quant aux modèles de gouvernance qui se sont mis en place. Bordeaux, depuis 1968, est dotée d'une communauté urbaine (CUB), créée dans le droit-fil des politiques volontaristes d'aménagement du territoire portées par la DATAR, durant les Trente Glorieuses. Toulouse ne s'est emparée de la même forme de gouvernance qu'en 2009, pour des raisons de politique locale. Quant à Montpellier, l'agglomération ne dépassant pas les 500 000 habitants, elle est obligée de se contenter d'une communauté d'agglomération (CAM), même si depuis longtemps elle aurait souhaité disposer de la forme de gouvernance la plus aboutie (Ferras, Volle, 2002)¹.

Le tableau 1 souligne les divergences et les convergences en matière démographique entre ces territoires urbains. D'un côté, deux communes-centres équivalentes (Bordeaux et Montpellier), moins peuplées que celle de Toulouse et qui mèneront des politiques globalement différentes à l'échelle de leur agglomération. La commune de Bordeaux (243 000 hab.) a été conduite à composer

¹ Cette distinction en terme de gouvernance entre les trois agglomérations prises pour cadre de cette analyse prévalait au moment de l'article mais, depuis l'adoption de la loi du 27 janvier 2014 relative à la Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM, le paysage institutionnel a changé avec la reconnaissance de Bordeaux, Montpellier et Toulouse comme métropoles de plein droit.

plus fortement, avec non seulement les 26 autres communes de la CUB (720 000 hab.) mais aussi avec celles de son unité urbaine (843 000 hab.), que Montpellier (268 000 hab.) qui pèse relativement plus fortement dans la CAM, comprenant 31 communes (418 000 hab.), et dans l'unité urbaine

(391 000 hab.). Quant à la commune de Toulouse, même si son poids démographique (455 000 hab.), lui permet de dominer et de concurrencer encore celui de la communauté urbaine du Grand Toulouse (CUGT), forte de 37 communes (704 000 hab.) et de son unité urbaine (888 000 hab.), il ne lui a pas permis, jusqu'à un passé très récent, d'assurer un véritable rôle de commandement pour l'ensemble de l'agglomération car les communes de la périphérie politiquement opposées à Toulouse, étaient ignorées par celle-ci (Jalabert, 1996), comme l'ont montré les tracés des deux lignes de métro léger.

Cette répartition des populations joue dans les systèmes de gouvernance locale et oriente les choix en matière de politique globale des mobilités. Les densités dans les communes-centres et les pôles urbains expliquent en partie la différenciation observée des parts modales. D'autres paramètres interviennent comme la morphologie urbaine, la nature du sous-sol, la présence d'un cours d'eau important ou d'un littoral. Une ville comme Bordeaux, ayant connu à partir du XVIII^e siècle la réalisation de percées et de voies larges, peut plus facilement accueillir le retour du tramway, qu'une ville n'ayant fait l'objet que d'une demi-haussmannisation comme Toulouse. Par contre,

« Montpellier offre le meilleur exemple de la rencontre entre un tramway moderne et la forme de la ville et de l'agglomération contemporaine » (Laisney, 2011).

Cette cité qui mêle l'héritage d'une morphologie partiellement revisitée au XIX^e siècle à un développement urbanistique planifié depuis le dernier quart du XX^e siècle,

Tableau 1 – Situation démographique (Bordeaux, Montpellier et Toulouse)

	Population en 2010			
	Commune (2011)	EPCI	Unité urbaine	Aire urbaine
Bordeaux	243 000	720 000	843 000	1 127 000
Montpellier	268 000	418 000	391 000	549 000
Toulouse	455 000	704 000	888 000	1 232 000

Source : INSEE.

peut plus aisément insérer des lignes de tramway qu'une ville plus contrainte morphologiquement en dehors de son centre historique.

Mais à côté de ce contexte démographique qui est caractérisé pour ces trois aires urbaines par une très forte croissance annuelle entre 1999 et 2006 de 1,9 % à Toulouse, 1,5 % à Montpellier et 1,10 % à Bordeaux, les territoires s'appréhendent aussi à travers leur taille spatiale (tabl. 2). Les observations en matière d'étalement urbain et de densité de population posent la question du fonctionnement de ces territoires et en particulier, celle cruciale de la gestion des différentes mobilités. Le laisser-aller des autorités locales et de l'État, jusqu'à une époque très récente a favorisé la politique du tout-voiture, du tout-routier (Dupuy, 1995) et du tout-pavillonnaire. Les intérêts économiques en jeu contribuèrent largement à cette extension urbaine que ce soit au niveau de la localisation des grands pôles commerciaux périphériques, des zones d'habitat pavillonnaire ou des grands équipements structurants (campus, hôpitaux, stades, technopoles, zone logistique, cimetière,...). Les politiques publiques développées dans ces espaces combinent les singularités et les complexités territoriales aux possibilités budgétaires et aux choix politiques. Pour les trois villes observées, les arbitrages ont fluctué avant de se traduire dans des projets et ensuite dans des réalisations en matière de transports urbains publics. L'histoire récente de ces territoires et des politiques publiques qui les façonnent, permet de comprendre certaines décisions en matière de choix d'infrastructures de trans-

port et de saisir dans la phase de renouveau des transports publics urbains, les oppositions entre, d'un côté Bordeaux et Montpellier ayant opté pour le tramway, et de l'autre Toulouse y renonçant dans un premier temps au profit du véhicule automatique léger (VAL). Ces choix initiaux, lourds de conséquences, guident toujours les

Tableau 2 – Superficie et densité (Bordeaux, Montpellier et Toulouse)

Superficie (hectares)			Densité (hab./km ²)	
	Commune-centre	EPCI	Commune-centre	EPCI
Bordeaux	4 936	55 188	4923	1294
Montpellier	5 700	43 241	4702	967
Toulouse	11 830	46 596	3846	1511

Source : INSEE.

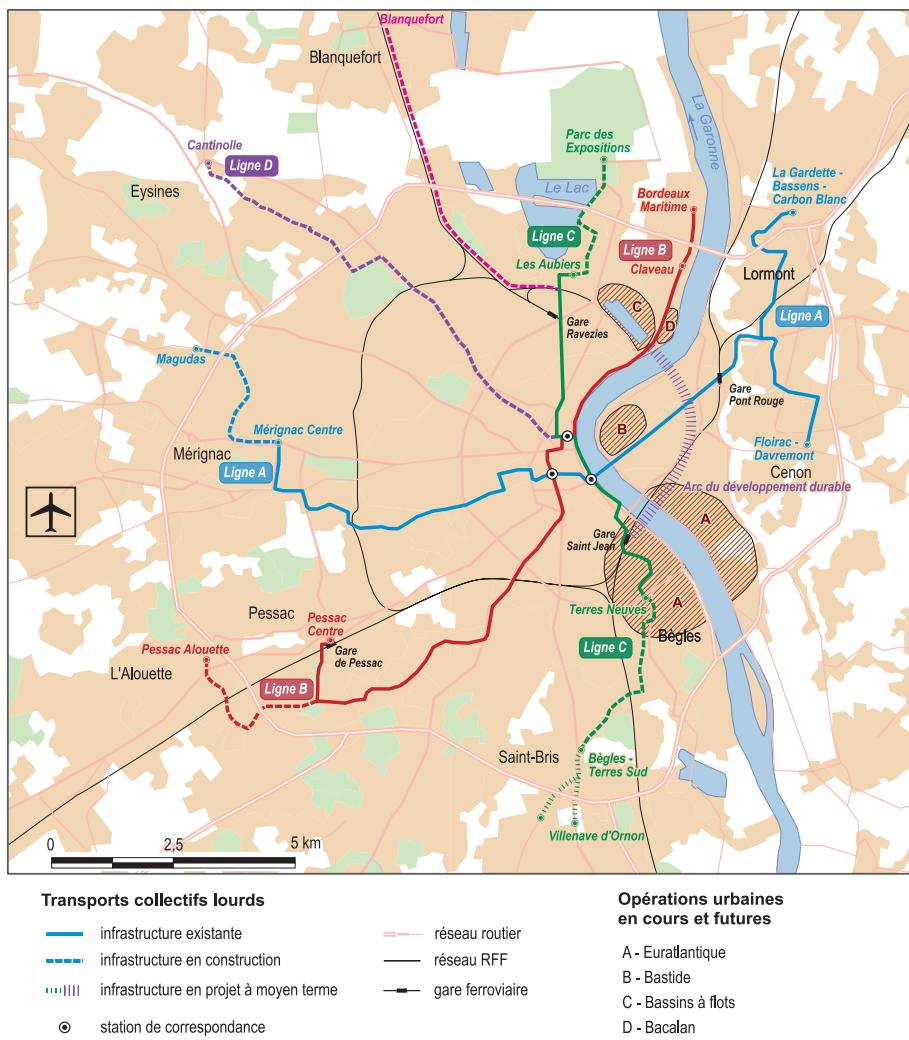


Fig. 1 – Le tramway à Bordeaux en 2014

Conception : J.-P. Wolff ; réalisation : J. Buosi, UTM, 2014.

politiques locales en matière de transports urbains lourds (Marconis, 1997). C'est une donnée essentielle que nous devons avoir à l'esprit quand on analyse les réalisations et les projets des trois agglomérations.

Avant d'analyser les réseaux de transports collectifs dans les trois villes, nous devons avoir à l'esprit l'étendue et les densités de ces territoires. Une différence apparaît entre, d'une part Bordeaux et Montpellier dont les lignes de tramway, comme celle de Toulouse, s'affranchissent très largement des limites administratives de la commune-centre, et d'autre part Toulouse, où les deux lignes de VAL ont eu du mal à enjamber de quelques centaines de mètres la limite communale. Ces deux lignes sont, pour le moment considérées comme internes à la commune

de Toulouse. Cette situation ne peut pas être réduite seulement à la vaste superficie de la commune (11 830 ha), c'est avant tout un héritage de l'opposition politique entre Toulouse, à droite de 1971 à 2008, et les communes périphériques quasiment toutes gérées par la gauche. À Bordeaux, comme à Montpellier, les lignes de tramway qui desservent toutes le centre, dépassent allègrement les limites communales pour atteindre les communes les plus peuplées de la CUB ou de la CAM. La superficie beaucoup plus restreinte des communes de Bordeaux (4 936 ha) et de Montpellier (5 700 ha) n'explique pas tout, d'autres considérations ont été prises en compte. Même si des oppositions politiques sont présentes et soulèvent, en particulier dans la CAM, des soucis pour le prolongement de lignes de tramway vers les plages du littoral au niveau de Pérols / Palavas-les-Flots, l'obligation de composer avec d'autres communes, vu l'étroitesse de la commune-centre, constitue pour Bordeaux et Montpellier un élément déterminant dans l'association des communes périphériques à cette politique volontariste et globale de mobilité.

Pour compléter cette première remarque, rappelons que les lignes de tramway et de VAL, s'inscrivent dans les territoires ayant le potentiel d'usagers le plus important. Lorsque ces lignes se dirigent vers des communes périurbaines, leur tracé respecte la même logique et donc des arbitrages ont lieu. Les élus définissent les politiques foncières et immobilières en s'appuyant sur le foncier mutable pour densifier habitat et emploi, le long des futures lignes structurantes. Dans cette stratégie où les politiques travaillent aussi bien les questions des territoires que celles des déplacements, leur approche globale est motivée par la volonté de répondre à des problèmes de circulation et de mobilité, en mettant en place un

Tableau 3 – Situation des différents réseaux de tramway à Bordeaux, Montpellier et Toulouse

Villes	Population de l'aire urbaine (2010)	Année de retour du tramway	Nombre de lignes (2014)	Nombre de points contact	Longueur des lignes	Projets de tramways	Nombre d'usagers par jour (2014)
Bordeaux	720 000	2003	3	3	43,9	2 + extensions	165 000
Montpellier	320 000	2000	4	9	61	2 + extensions	280 000
Toulouse	858 000	2010	1	1	14,3	1+ extensions	30 000

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

transport collectif lourd comme le tramway, au service des enjeux rencontrés dans ces territoires, comme par exemple pour Montpellier, la nouvelle gare TGV prévue sur la LGV Languedoc.

Pourtant dans les années 1980, Bordeaux et Toulouse avaient fait le choix du VAL, mais seule Toulouse va s'y tenir avec la construction et l'inauguration de deux lignes en 1993 et en 2007. Bordeaux opte et réintroduit le tramway en 2003 et réalise actuellement sa troisième phase de développement avec le prolongement des trois lignes existantes, la création d'une nouvelle ligne de tramway et une de tram-train et des projets à moyen et à long terme. Montpellier choisit le tramway dans les années 1990 et inaugure la première ligne en 2000, la deuxième en 2006 et les deux suivantes en 2012, les projets d'une cinquième, voire d'une sixième ligne et l'extension des lignes existantes, complètent cette politique. Toulouse, qui après bien des hésitations a réintroduit le tramway en 2010 et projeté de créer un véritable réseau, se retrouve dans une situation de valse-hésitation entre des lignes de bus à haut niveau de service (BHSN) ou de tramway.

II – Les acteurs et les politiques de transports

Plusieurs acteurs interviennent directement et indirectement dans les politiques de transport. À côté des élus s'appuyant sur leurs services et des représentants socio-professionnels défendant leurs intérêts, la population à travers des associations, se mobilise de plus en plus dans le domaine des politiques de transport (Chinier-Riboulon, 2004). Rappelons le rôle de l'association Transcub à Bordeaux qui a toujours défendu le tramway contre le choix de Jacques Chaban-Delmas et de la CUB en faveur du VAL. Soulignons la caisse de résonance de l'association Collectif PDU à Toulouse pour le retour du tramway et des associations défendant et promouvant l'utilisation du vélo. Devant ces nouvelles formes de contestation, les

municipalités développent des outils de participation et appliquent les phases de concertation/consultation pour faire remonter les remarques et surtout pour associer la population à leurs choix.

Que ce soit à Bordeaux, à Montpellier ou à Toulouse, les scènes politiques locales sont l'objet de controverses. Nous mentionnerons l'abandon du VAL à Bordeaux avec la mort de Chaban-Delmas, renoncement opéré par son successeur Alain Juppé qui a repris le projet de tramway en voyant toutes les retombées en matière de mobilité, de réhabilitation urbanistique et d'inscription au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO pour sa commune. Cette décision politique a consolidé sa posture locale et a renforcé la politique consensuelle de la CUB. À Toulouse, l'option, longtemps combattue mais prise en 2011, de prolonger la ligne B du VAL de son terminus actuel de Ramonville-Saint-Agne à Labège, répond aussi à des intérêts politiciens. En effet, le refus du prolongement de la ligne B, du terminus actuel vers Labège, défendu par Tisséo et son Président, également premier magistrat de Toulouse et de la communauté urbaine de Toulouse Métropole (CUTM) (2008-2014), pour des raisons d'utilité publique par rapport à la construction d'une ligne de tramway ou de bus à haut niveau de service, était devenu une pomme de discorde au sein du parti socialiste. Par mesure de rétorsion, les élus du SICOVAL (Syndicat de développement des communes de la vallée de l'Hers), communauté d'agglomération du sud-est toulousain, bloquaient le projet de Ramonville-Saint-Agne de quitter cette intercommunalité pour intégrer celle de la CUTM.

Dans la capitale languedocienne, même si François Delmas, grâce à ses trois mandats de maire entre 1959 et 1977, a accompagné la mutation sociologique de sa ville avec la création de la ville nouvelle de la Paillade, c'est avec Georges Frêche, maire de 1977 à 2004, Président de la communauté d'agglomération de Montpellier entre 2001 et 2010 et Président de la région Languedoc-Roussillon de 2004 à 2010, que Montpellier a connu une véritable révolution urbanistique. Ce maire

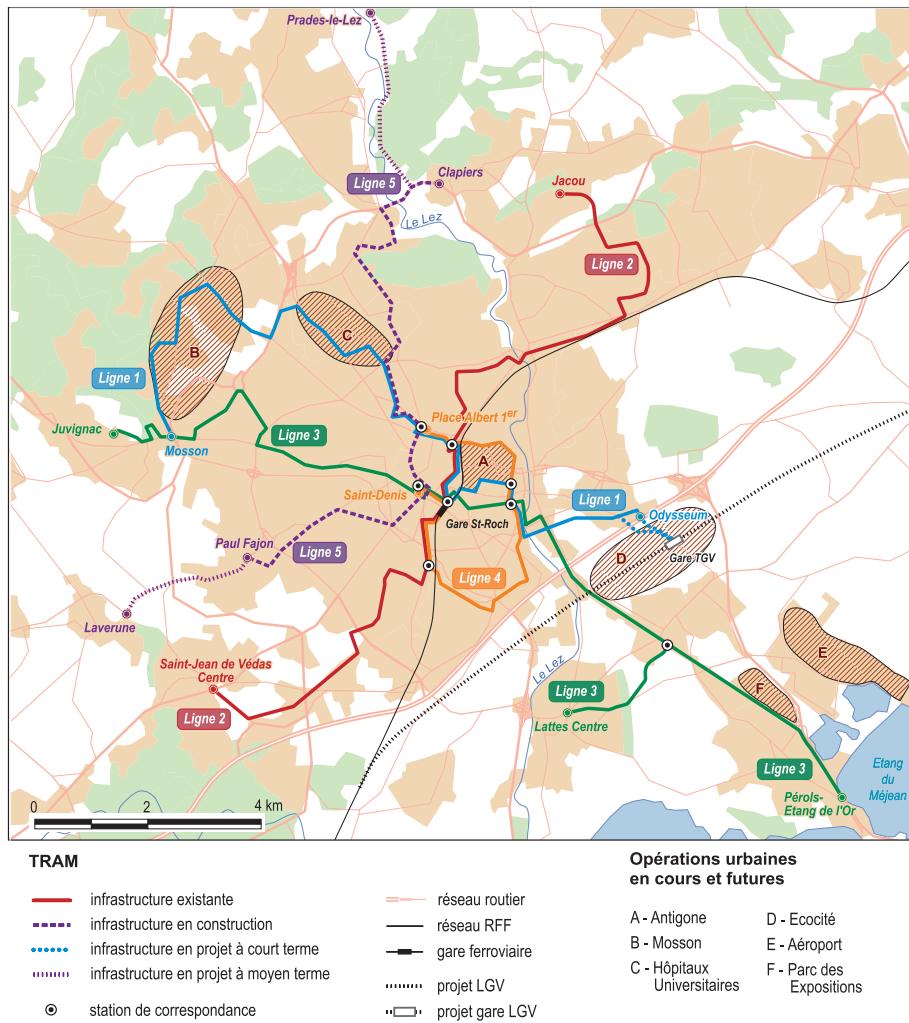


Fig. 2 – Le tramway à Montpellier en 2014

Conception : J.-P. Wolff ; réalisation : J. Buosi, UTM, 2014.

avait su s'appuyer dès le début de son premier mandat sur un adjoint à l'urbanisme clairvoyant et anticipateur, Raymond Dugrand, qui l'accompagna de 1977 à 2001, par ailleurs professeur de géographie urbaine dans cette ville. Même si les aberrations du périmètre de la CAM, posent toujours des problèmes en matière de fonctionnement de cette grosse agglomération, elles ne découlent pas toutes d'un jeu politique classique mais aussi des prises de position de cet ancien acteur politique à la personnalité riche et complexe. Malgré les dysfonctionnements politico-institutionnels, le projet urbain et la politique de développement du tramway ont été conduits d'une main de maître par celui qui avait, dans les années 1980, choisi comme slogan pour sa ville « Montpellier la surdouée ».

Toulouse n'a sans doute pas connu durant cette période des maires de la même trempe que dans les deux agglomérations voisines. Pourtant entre 1971 et 2008, se sont succédées des municipalités de centre-droit, avec chronologiquement Pierre Baudis (1971-1983), son fils Dominique Baudis (1983-2001), Philippe Douste-Blazy (2001-2004) et enfin Jean-Luc Moudenc (2004-2008), qui ont géré la ville jusqu'à l'élection de Pierre Cohen en 2008. La famille Baudis, opposée au tramway, a soutenu avec détermination le projet de VAL qui a permis à cette ville de disposer de deux lignes de métro qui ont notablement modifié et facilité les conditions de transport dans la commune-centre. À partir de 2008, Pierre Cohen, maire socialiste (2008-2014), avait fait des transports « la priorité de ses priorités » et tentait difficilement de rattraper le retard dans ce domaine avec à la fois beaucoup de détermination dans l'obligation de prendre à bras le corps ce problème et de nombreuses hésitations dans les choix entre modes et tracés.

Le rôle de ces maires par rapport aux questions urbaines et plus particulièrement à celles qui sont liées aux transports, fut déterminant tant dans les succès que les échecs liés au retour du tramway. Que ce soit Jacques Chaban-Delmas, jeune maire de Bordeaux en 1947, auréolé de son engagement politique à la Libération, de la dynastie Baudis, père et fils, attachée à une gestion financière prudente à Toulouse ou de Georges Frêche à Montpellier qui met en place un nouvel urbanisme avec le concours de l'architecte-urbaniste catalan Ricardo Bofill, ces maires laisseront à travers certaines réalisations inscrites dans une temporalité précise, une empreinte plus ou moins remarquée. À Toulouse et à Montpellier, le fort potentiel de développement démographique et économique, ne sera pas instrumentalisé de la même façon par des maires dotés de personnalités très

différentes. À travers l'engagement de Georges Frêche, la capitale languedocienne connaît un rayonnement spectaculaire, soutenu par un marketing urbain des plus efficaces. Dans ces agglomérations, se succèdent deux générations d'élus aux personnalités et surtout aux politiques différentes. La première génération n'est présente qu'à Bordeaux et Toulouse avec le long règne de Jacques Chaban-Delmas (1947-1995) et avec la dynastie Baudis englobant le mandat de Philippe Douste-Blazy (1971-2004). Le Montpellier de Georges Frêche, à compter de 1977 appartient à une nouvelle génération d'hommes politiques, que l'on ne trouvera qu'à partir de 1996 à Bordeaux avec Alain Juppé et de 2004 à Toulouse avec Jean-Luc Moudenc.

III – Les transports collectifs au cœur des controverses politiques locales

Si le démantèlement des réseaux de tramways des trois villes n'a pas suscité d'opposition à l'époque et a même été salué par les élus et une grande partie de la population comme une innovation liée à l'usage croissant de la voiture, leur réintroduction s'est faite difficilement dans les années 1990 et 2000. Pourtant, un quart de siècle plus tard, après la disparition de la plupart des réseaux français, face aux limites du tout-voiture, l'État lance le concours Cavaillé en 1975 pour tenter de répondre aux dysfonctionnements croissants des déplacements dans les villes. Il se déclinait autour de deux mesures complémentaires, la première concernait la réalisation d'un tramway moderne par Alsthom et la seconde reposait sur le versement de subventions incitatives pour les villes suivantes : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse, si celles-ci s'engageaient à le réintroduire. Malgré cette aide financière de l'État, les villes ne se précipitèrent pas dans ce processus. Certains maires, toujours en place dans les années 1980, s'étaient glorifiés de la disparition du tramway un quart de siècle auparavant et juraient comme Chaban-Delmas à Bordeaux, que tant qu'ils seraient en vie, ils s'opposeraient au retour de ce mode de transport obsolète.

À Bordeaux, 1958 marque la fin du tramway, concurrencé comme ailleurs par l'automobile (Offner, 1988) et remplacé par le bus. Les années 1970 avec la saturation de la voirie et les piétres résultats du réseau de bus impliquent de réfléchir à un système de transport collectif lourd. Jacques Chaban-Delmas opte pour le VAL ainsi que les élus de la CUB en 1986, mais d'importantes

oppositions naissent face à ce choix et bloquent ce projet. En effet, une association particulièrement active, Transcub, démontre ce que d'autres études avaient déjà établi, à savoir que le coût du VAL est cinq fois plus élevé que celui du tramway et qu'en plus il laisserait de côté plusieurs grands quartiers d'habitat social, en particulier sur la rive droite de la Garonne. En 1995, l'arrivée d'Alain Juppé en tant que maire de Bordeaux va changer la donne. En tant que Premier ministre, il s'était déjà engagé favorablement pour le tramway ; la CUB va se ranger derrière lui et à partir de ce moment-là, soutenir très activement la construction du tramway. Le projet connaît une accélération pour rattraper le retard dans le domaine des transports collectifs lourds. Un schéma directeur des déplacements urbains communautaires est adopté en 1996. Il met en avant l'urgence de réaliser un transport collectif en site propre (TCSP) et le choix se porte sur le tramway et une réorganisation du réseau de bus, articulée autour des lignes de tramway. Le choix du tramway, même s'il impose pour la première fois une nouvelle technologie : l'alimentation électrique par le sol dans le centre historique, apparaît moins ambitieux que celui du VAL, mais il a un avantage bien supérieur qui est de desservir des territoires beaucoup plus étendus et à moindre coût que le VAL. Entre 1997 et 1999, réunions publiques, processus de concertation et enquêtes publiques se font dans les 27 communes de la CUB. En 2000, la déclaration d'utilité publique est signée par le préfet, permettant le lancement des travaux qui aboutiront en 2003 au retour du tramway, que La Poste va saluer en émettant un timbre en 2004, représentant le tramway de Bordeaux à proximité du Pont de pierre. Le projet s'inscrit dans une succession de trois phases et actuellement nous sommes dans cette dernière étape qui poursuit par la réintroduction du tramway, la métamorphose de la capitale de l'Aquitaine.

À Toulouse, ville de Marcel Cavaillé, adjoint au maire de l'époque, le tramway a fait l'objet d'un âpre marchandage entre la commune-centre, de droite, et le conseil général, de gauche. Ces deux institutions étaient représentées à parité au sein du syndicat mixte des transports collectifs (Marconis, 2008). C'est après le retournement d'un conseiller général socialiste qu'une majorité se dégagea en faveur du VAL, condamnant le retour du tramway pour plusieurs décennies. Le choix politique du VAL tient compte de la morphologie contrainte de Toulouse mais encore plus du poids électoral des automobilistes-électeurs pour une municipalité de centre-droit, sans oublier la perception négative du tramway et du transport ferroviaire dans la capitale de l'aéronautique et de l'aérospatiale (Jalabert, Zuliani, 2009). Les inaugurations

Tableau 4 – Les réseaux de tramways en 2012 et les projets livrés en 2017

Villes et année de retour du tramway	AOTU		Nombre de lignes	Longueur des lignes	Points d'interconnexion	
					tram/tram	tram/gares
Bordeaux 2003	CUB	Existant	3	43,9	3	4
		Projet	2	35,1	2	1
Montpellier 2000	CAM	Existant	4	61	9	1
		Projet	2	17,5	4	3
Toulouse 2010	TISSEO SMTC	Existant	1	14,3		1
		Projet	2	7,3	2	1

Sources : services transports des différentes agglomérations.

de la ligne A en 1993 et de la ligne B en 2007, dotent la ville de deux axes lourds de transports collectifs qui renforcent les mobilités dans leur sillage. En 2012, la ligne A avec 162 000 personnes et la ligne B avec 137 000 usagers forment le réseau structurant des déplacements dans Toulouse. Après l'introduction du VAL, véritable succès commercial mais aussi fardeau pour les finances avec un endettement de 1,5 milliard d'euros, le projet d'une ligne de tramway a eu beaucoup de mal à voir le jour car, pendant plusieurs années, l'idée de le réintroduire était tout simplement impensable. C'est le poids politique de Bernard Keller, maire de Blagnac, commune dotée de l'aéroport international et surtout siège de nombreuses composantes du système Airbus, qui a fait pencher la balance en faveur de ce mode de transport. Il avait obtenu au préalable le soutien du maire de Toulouse, Jean-Luc Moudenc (2004-2008). Les rapports de force entre les communes de Blagnac, sans desserte efficace en transports collectifs et de Colomiers desservie par un pseudo RER, étroitement observés par le Président du conseil général, Pierre Izard, vont déboucher sur l'établissement de la première ligne de tramway ignorant totalement un centre-ville en France.

À Montpellier, le retour du tramway est porté par un tandem bâtisseur et planificateur, Georges Frêche et Raymond Dugrand. Pour Georges Frêche, il s'agit de saisir l'opportunité pour sa ville de poursuivre sa politique d'urbanisme en s'appuyant sur une coordination entre urbanisation et transport (Redondo, 2013). La politique d'urbanisme de Raymond Dugrand a largement anticipé la mise en place des premières lignes de tramway, avec la réalisation d'un axe lourd pour les bus à la fin des années 1970 et repris par la suite par la construction de la ligne 1. Mais en plus de se réapproprier le tramway pour requalifier l'espace public, la mobilisation, pour la première fois, du *design* donne

à son retour une plus-value qui renforce non seulement l'image de ce mode de transport mais aussi celle de Montpellier (Volle *et al.*, 2010) et de son premier magistrat. Les lignes 3 et 4, même si Georges Frêche n'était plus là pour leur inauguration en 2012, s'inspirent de la vision qu'il avait de sa ville et amplifie le côté esthétique et festif qu'il attachait à sa mutation urbanistique.

IV – Des réponses différentes aux besoins de transports collectifs

Après ces considérations relevant de la gouvernance des territoires et de la recherche d'une adéquation entre modes de transports et potentiel d'usagers, l'observation rapide des lignes de transports collectifs lourds dans les trois agglomérations, montre qu'elles desservent systématiquement les centres, à l'exception pour le moment de la ligne de tramway T1 de Toulouse. Elles irriguent des territoires très diversifiés, des grands ensembles sociaux aux zones périurbaines en passant par les centres. Sans vouloir faire une étude sociologique de ces territoires, le souci de relier les principaux quartiers ségrégés, apparaît comme une volonté très forte. La question serait de savoir si ce résultat est une volonté politique d'intégrer à la ville les populations les plus fragiles ou d'assurer à l'opérateur une importante clientèle, captive des transports collectifs, constituant un « fonds de commerce » appréciable. Toujours est-il, qu'il n'y a pas de processus d'évitement de ces quartiers sensibles, même si certains ne sont pas concernés car bien moins peuplés. L'examen de l'ensemble des lignes des trois agglomérations peut déjà nous donner quelques indications dans ce sens.

En se penchant sur les études et les discours grand public, les motifs avancés pour lancer tel ou tel projet de ligne de tramway (mais on peut aussi englober les lignes de métro

à Toulouse), répondent à des besoins de transports et de mobilité globale mais aussi à des questions d'esthétisation des espaces publics en particulier dans les centres et de réhabilitation urbaine et sociale des quartiers d'habitat social. La desserte de ces derniers quartiers est présente dans toutes les politiques et les réalisations de transports collectifs lourds ; l'est-elle dans les discours des élus et des autorités organisatrices de la mobilité (AOTU) à la hauteur des engagements effectifs ? Même si dans la littérature accompagnant les projets de transports collectifs, la desserte des quartiers en voie de marginalisation est toujours mentionnée, elle n'apparaît pas comme la priorité des priorités. En effet, c'est le centre et, à travers lui, le renforcement d'une centralité principale qui est souvent mis en avant, mais en dehors de cet espace privilégié, d'autres territoires sont mentionnés comme les territoires à urbaniser ou à requalifier. Cependant les quartiers d'HLM des années 1960 et 1970 sont très souvent desservis pour les relier au centre.

À Bordeaux, l'un des arguments qui a favorisé le choix définitif du tramway, aux dépens de celui du VAL, repose sur la possibilité d'atteindre les quartiers sociaux de Floirac et de Lormont en lançant la ligne A qui s'affranchissait plus facilement du sous-sol spongieux du lit de la Garonne et de fortes déclivités sur la rive droite du fleuve. Néanmoins dans la programmation du retour du tramway, l'argument de desservir un quartier de grands ensembles, même s'il est toujours bien présent, n'est plus le seul avancé et encore moins le plus déterminant pour accompagner la renaissance de ce mode de déplacement. À Bordeaux, au fur et à mesure que le tramway revient, nous voyons apparaître des objectifs dominants : la requalification urbanistique du centre-ville, la reconstruction de la ville sur elle-même, l'ouverture de nouveaux territoires à l'urbanisation, la cohérence transports collectifs et urbanisme et, actuellement, avec un thème transversal plus ou moins appuyé : le développement durable.

Pour apprécier cette relation entre lignes structurantes de transports collectifs et requalification d'espaces en déshérence, nous pouvons, avant de nous prononcer dans un sens ou dans un autre, regarder quelques exemples dans les villes retenues.

Dans le cas de Toulouse, les deux lignes de VAL jouent le rôle des lignes de tramway des autres agglomérations. La ligne A dessert Bagatelle et le Mirail, classés en zone de rénovation urbaine (ZRU), la ligne B a vu son tracé relativement rectiligne entre le centre-ville et son terminus, être fortement infléchi pour atteindre le

œur d'Empalot (ZRU) et ensuite desservir Saouzelong et Rangueil, ancienne zone à urbaniser en priorité (ZUP) construite à côté du complexe universitaire scientifique Paul Sabatier.

En regardant la métropole girondine, nous notons que les quartiers classés en ZRU ont pour plusieurs d'entre eux, desservis par une ligne de tramway. C'est ainsi que sur la ligne A se trouvent les Hauts de Garonne et Bastide, sur la ligne B Bacalan-Claveau et Saiges à Pessac et sur la ligne C Belcier et les Aubiers. Les lignes de tramway ont participé aux projets de restructuration de plusieurs quartiers en difficulté. La rive droite de la Garonne qui depuis le xix^e siècle a accueilli une population ouvrière liée aux activités portuaires, ferroviaires et industrielles, a connu un long processus de déclin. La ligne A, construite pour servir d'axe de reconquête socio-économique et urbanistique, accompagne plusieurs interventions tant sur les friches industrielles que sur l'habitat social en difficulté. Nous pouvons citer l'exemple de la cité Carriet, construite dans les années 1950 dans la commune de Lormont (21 400 hab. et 63 % de logements sociaux), la ligne de tramway a été prolongée pour servir d'outil de restructuration de ce secteur urbain dégradé. Dans ce cas, les acteurs institutionnels (commune, CUB, conseil général, État et Europe) dans le cadre d'une opération pilotée par l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) en coopération avec les deux promoteurs sociaux se sont retrouvés autour d'un projet de remodelage morphologique de ce quartier. Sur les 1 400 logements, 375 ont été détruits et remplacés par un nombre équivalent (364) mais regroupés et centrés autour de la station de tramway du même nom.

Un autre exemple dans l'agglomération bordelaise concerne l'opération de renouvellement urbain du quartier d'habitat social Terres Neuves dans la commune de Bègles (25 000 hab. et 32 % de logements sociaux), actuel terminus provisoire sud de la ligne de tramway C. Dans ce cas-là, les porteurs du projet ont lancé l'opération de renouvellement urbain en s'appuyant sur l'opportunité de l'arrivée du tramway de modifier la morphologie urbanistique. Pour cela, en détruisant et reconstruisant environ 300 logements auxquels s'ajoute un millier de logements qui se répartissent en trois catégories (30 % de logements sociaux, 30 % de logements en accession à la propriété et 40 % en locatif privé) et qui forment des poches de densification le long de la ligne de tramway et particulièrement au niveau de son terminus.

À Montpellier, plusieurs quartiers sont définis comme des zones urbaines sensibles (ZUS) (Gély-Figerolles,

La Paillade, les Cévennes, Pas du Loup, Val de Croze, ...). Certaines de ces ZUS se trouvent sur une ligne de tramway. La ligne 1 dessert quatre stations dans la Paillade ; elles constituent des points de requalification des espaces dégradés de cette ancienne ZUP de Montpellier. Depuis 2012, avec le prolongement de la ligne 1 qui est en interconnexion avec la nouvelle ligne 3 à la Mosson, c'est une nouvelle possibilité pour les habitants de ce quartier de rejoindre de nouvelles polarités qui s'offrent à eux dans l'agglomération. Le tramway fait sauter l'ancien cul-de-sac et ouvre, grâce à cette interconnexion avec la ligne 3, des opportunités supérieures de déplacement.

Retenons que l'arrivée du tramway, qui participe largement aux opérations de renouvellement urbain dans ces quartiers en difficulté, en accompagnant une réflexion d'ensemble, est loin d'être le seul élément de ces politiques de requalification de ces quartiers. En effet, notons le rôle clé attribué aux objectifs liés à la scolarisation/formation professionnelle et l'accès aux soins et à l'emploi. Le tramway ne peut pas prendre en charge toutes les difficultés de ces territoires, mais il constitue un puissant levier d'intervention des politiques publiques dans des secteurs aussi variés que les transports, l'habitat, les espaces publics ou l'accessibilité à l'emploi et aux équipements.

Donc, même si les choix des tracés de ces lignes privilégièrent les quartiers définis comme sensibles et en particulier les plus ségrégés socialement, il n'en demeure pas moins, qu'ils sont aussi les plus peuplés et à ce titre aussi, ils sont desservis par les modes les plus capacitateurs. Les élus de droite comme de gauche, contrairement à une lecture un peu trop rapide, ont mis en place des politiques similaires de desserte en faveur de ces espaces.

Après avoir vu que les plus importants quartiers d'habitat social sont desservis par ces réseaux de transports lourds, soulignons que d'autres préoccupations en matière de services, ont présidé aux choix des tracés. Sans reprendre en détail toutes ces lignes, signalons que nous accédons facilement à des équipements stratégiques comme les hôpitaux, les universités, les centres commerciaux, les services administratifs, les équipements sportifs qui se trouvent bien souvent en périphérie et à proximité de ces quartiers.

Donc en plus de desservir des quartiers marginalisés sur le plan sociologique, ces modes de transports lourds désenclavent des secteurs urbains qui jusqu'alors étaient

très mal reliés au centre, et en ouvrent d'autres à l'urbanisation. En définitive, nous adhérons au propos suivant :

« Le tramway représente un outil essentiel de ce projet de maîtrise de la forme urbaine et de structuration du territoire en reliant les anciens quartiers, les grands équipements et les nouveaux projets urbains. » (Laisney, 2011)

La ligne 1 à Montpellier relie Odysseum, centre commercial et ludique situé au sud-est de la ville, aux ensembles d'habitat social de la Paillade et de la Mosson (8 500 logements sociaux), en passant par Antigone, le centre ville, la gare Saint-Roch, la place de la Comédie, le campus universitaire et le centre hospitalier universitaire. L'anticipation du tracé de cette première ligne de tramway avait vu se réaliser, à partir des années 1980, les grosses opérations d'Antigone et de reconquête du Lez en direction du littoral.

« Quand on réalise 50 000 logements en vingt ans, qu'on réalise des quartiers nouveaux, qu'on édifie de très gros équipements, pourquoi ne pas les localiser le long d'un axe virtuel qui pourra, lorsque la demande en transport atteindra le seuil minimal nécessaire, se transformer en un véritable axe lourd en site propre ? » (Dugrand, 1998)

C'est aussi à partir de la ligne 1 mais aussi de la ligne 3 que la nouvelle gare TGV de Montpellier sera reliée au centre et au reste de l'agglomération.

Toujours dans la capitale languedocienne, le projet *De Montpellier à la mer* doté du label ÉcoCité et qui se développe sur 350 ha, en partie sur les communes de Castelnau-le-Lez, de Lattes, de Montpellier et de Pérols, s'appuie sur une colonne vertébrale : la ligne 3 qui, à terme reliera le littoral au cœur de Montpellier.

« À partir de chaque station de tramway correspondant aux plus fortes implantations commerciales, l'urbain sera organisé en croissant commerce, habitat, et activité tertiaire, non parallèlement à l'avenue de la Mer, mais perpendiculairement. » (Ramon, 2010)

Dans cette ville, les quatre lignes de tramway se croisent devant la gare Saint-Roch qui voit son rôle se renforcer et dont le quartier va connaître une mutation très importante en devenant un nouveau centre d'affaires.

À Bordeaux, en complément des projets *Euratlantique* et *Arc de développement*, dans lesquels les lignes de tramway, existantes et à créer, joueront un rôle capital dans la restructuration morphologique, fonctionnelle, environnementale et *in fine* socio-économique, la CUB lance à partir de 2012, l'opération 50 000 logements supplémentaires liés aux opérations de transports collectifs lourds (Dubois, 2012). Les programmes, en accompagnant *Euratlantique*, vont articuler la gare

Saint-Jean à de nouveaux aménagements du réseau de tramway, pour répondre à cet impératif de reconstruire la ville sur elle-même tout en la propulsant dans le cercle des métropoles millionnaires (Ville de Bordeaux, 2009).

Pour illustrer très concrètement les choix différents en matière de développement des réseaux de transports collectifs urbains, arrêtons nous sur des projets et des réalisations dans des territoires similaires dans nos trois métropoles. À Toulouse, des quatre lignes de tramway envisagées dans une première version 2010 du projet de PDU, une seule, lancée en 2011 et ouverte fin 2013, est réalisée en direction du centre-ville à partir du terminus provisoire de la ligne T1, ouverte en 2010, reliant Arènes à Beauzelle. En chantier à partir du début 2013, une branche de la T1, la ligne Envol (2,5 km) desservira l'aéroport en 2015. Enfin le prolongement de la ligne 1, un kilomètre supplémentaire, de Beauzelle vers le nouveau Palais des expositions, verra le jour en même temps que cet équipement structurant, en 2017, année de l'inauguration de la LGV Tours—Bordeaux, mettant Toulouse à un peu

plus de quatre heures de Paris. Il faut espérer que la ligne 1 atteigne le plus rapidement possible la gare Matabiau pour l'arrivée de la LGV (2022) et à partir de ce nouveau pôle d'interconnexion métropolitain, est prévue une nouvelle ligne de tramway qui rejoindrait l'aéroport en passant par des territoires en plein essor comme les Ponts-Jumeaux. Notons que dans la version 2011 du PDU, le terme de « tramway » est remplacé systématiquement par celui de « transport collectif en site propre » (TCSP), mais ironie du sort, le téléporté qui doit relier l'Oncopôle à l'université Paul Sabatier, est désigné « aérotram » ! La question du financement n'est pas totalement absente de cette évolution sémantique. Pourtant, les élus toulousains, conscients de l'effort à

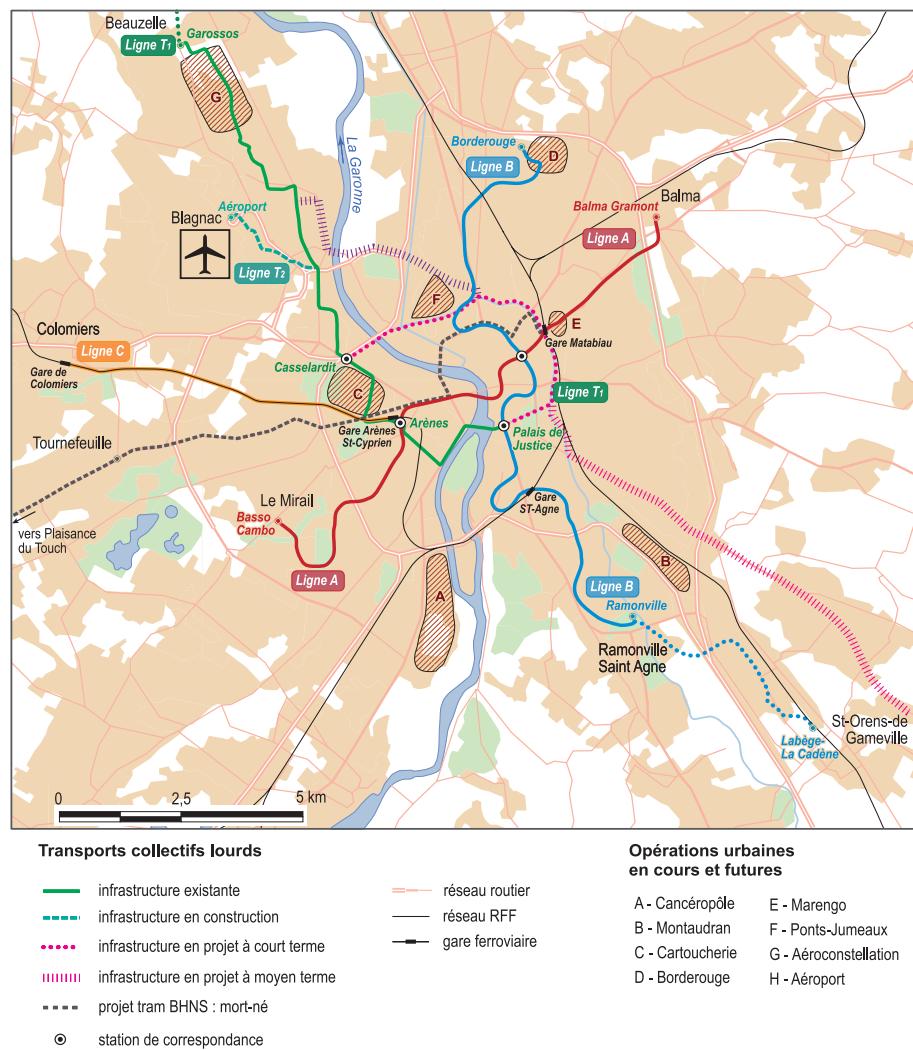


Fig. 3 – Toulouse : réseau des transports collectifs lourds (2014)

Conception : J.-P. Wolff ; réalisation : J. Buosi, UTM, 2014.

faire pour rattraper le retard en termes de transports collectifs, envisageaient des investissements annuels compris entre 190 et 225 millions en 2010. Un an plus tard, des coupes ont été opérées pour ne plus retenir que 160 millions d'euros d'investissement annuel. Par contre, les financements liés à la voiture ne sont pas réduits et cela se traduit donc proportionnellement par une baisse de l'investissement en faveur des transports collectifs pénalisant principalement les lignes de tramway. Ce changement se retrouve dans plusieurs villes – Metz, Belfort ou Chambéry – pour des questions de coût et même

« si l'aura du tramway est loin d'avoir pâli, personne ne doute que son âge d'or est derrière lui. Les comportements des collectivités locales sont en train de changer.

Tableau 5 – Dynamiques territoriales et choix d'un mode de transport

	Bordeaux	Montpellier		Toulouse	
Lignes de tramway	Réalisation de la ligne D fin 2017	Réalisation de la ligne 3 en 2012		Refus du tramway et proposition d'un BHNS (abandonnée)	
Communes	Eysines	Lattes	Pérols	Plaisance-du-Touch	Tournefeuille
Population	19 571	15 927	8 674	16 425	26 326
Densité (hab./km)	1614	567	1429	619	1422
Croissance annuelle	+ 0,5 %	+ 2,4 %	+ 1 %	+ 1,4 %	+ 1,5 %

Source : INSEE.

à bas bruit, sous la pression des impératifs budgétaires.

Le tramway coûte cher » (Razemon, 2012).

La première à disparaître devait relier Toulouse à deux communes de l'ouest en plein essor, Tournefeuille et Plaisance-du-Touch. Le maire de Tournefeuille, par ailleurs conseiller général, Président de la commission des finances de la CUTM (2008-2014) et membre élu du SMTC Tisséo, a obtenu de son conseil municipal en 2010 le rejet de ce projet et n'a eu aucun mal à faire partager sa position aux autres membres du SMTC Tisséo. Ajoutons que cet élu défend depuis presque deux décennies la voie routière express du canal Saint-Martory, bordée par un couloir pour bus et dont les travaux ont débuté en 2012.

Cet exemple toulousain est à comparer avec des projets similaires (ligne de tramway) dans des communes très proches socio-démographiquement des agglomérations de Bordeaux et de Montpellier. À Bordeaux, une nouvelle ligne de tramway (ligne D) doit relier les Quinconces au centre de Bordeaux où se croisent déjà les lignes B et C, à Eysines, une commune du nord-ouest en fort développement démographique. À Montpellier, en 2012, la ligne 3 de tramway relie Juvignac au nord-ouest de l'agglomération à Lattes et à Pérols, en direction des plages, avant qu'une solution politique ne soit trouvée pour aboutir à Carnon après avoir desservi Palavas-les-Flots. Les enseignements tirés du tableau 5 sont assez instructifs en matière de gouvernance des mobilités et des territoires. En effet, si pour les élus de Bordeaux et de Montpellier les évolutions démographiques confortent le choix du tramway, pour les édiles toulousaines, même si les populations et les densités sont plus élevées, le choix pour ces deux communes se porte sur un BHNS, et encore si celui-ci voit le jour, ou, à défaut, sur un bus partiellement en site propre. Pourtant l'ajout de 3,7 km à la première ligne de tramway à Toulouse fin 2013, permettant d'atteindre le cœur de la ville, sans y pénétrer cependant et favorisant une forte progression de la fréquentation de 45 % entre fin 2013 et début 2014,

devrait aider à reconSIDérer le choix du BHNS qui est fortement combattu par une partie des riverains situés sur son futur tracé et qui a joué un rôle important dans la débâcle de Pierre Cohen aux élections municipales de mars 2014, face à son challenger Jean-Luc Moudenc, qui, lors de la campagne des élections municipales de 2014, avait affiché son opposition au BHNS et à la poursuite de la réintroduction du tramway (Wolff, 2012) et proposé par contre une 3^e ligne de VAL et un nouveau contournement autoroutier.

Dans cette brève approche comparative, le contexte sociodémographique et morphologique plaide pour les communes toulousaines mais cette agglomération continue de se singulariser face au retour du tramway, que le nouveau maire condamne après l'avoir réintroduit dix ans auparavant. Par contre, Lattes, depuis 2012, et Eysines, en 2017, comptent sur cette alternative efficace à l'utilisation de la voiture pour se rendre au cœur de leur agglomération respective, tandis que les périurbains toulousains supporteront des difficultés croissantes de circulation aux heures de pointe. Cela confirme le jugement suivant :

« Entre les agglomérations françaises de taille équivalente, il y a des différences assez effarantes de "culture mobilité urbaine" ! » (Guidez, 2011)

Conclusion

À travers l'étude des trois agglomérations retenues, le retour du tramway, initialement envisagé comme étant la solution la plus pertinente, n'a jamais été facile et dans deux villes (Bordeaux et Toulouse), le VAL, en tant que métro porteur d'innovation, a été préféré et a fini par s'imposer dans la seule ville rose. Il marque toujours fortement la politique des transports dans cette ville, en reléguant le tramway à un mode secondaire, complémentaire et discrédité par la droite. Dans les

deux autres agglomérations, le tramway s'est imposé et a joué indéniablement un rôle de requalification urbanistique que le VAL a été incapable d'assumer. Ces choix ont été opérés par des personnalités politiques locales de premier plan et signalons que le tramway a été plus facilement porté, au début dans les années 1990, par une génération qui n'avait pas participé au démantèlement des anciens réseaux. La fonction de répondre à des besoins importants de mobilité a systématiquement

privilégié de desservir les lieux les plus peuplés comme les grands quartiers d'habitat social, les secteurs de reconstruction de la ville sur elle-même et les centres ou des équipements fréquentés par des clientèles et des publics nombreux. Dans les discours, le tramway apparaît comme l'outil de requalification urbanistique du centre et de structuration des nouvelles formes d'urbanisation dans les quartiers en voie de régénération et dans les espaces qui s'urbanisent.

Références bibliographiques

- BEAUCIRE F., *Les transports publics et la ville*, Éd. Milan, Toulouse, 1996.
- BEAUCIRE F., LEBRETON J., *Transports publics et gouvernance urbaine*, Éd. Milan, Toulouse, 2000.
- BIGEY M., *Les élus du tramway. Mémoires d'un technocrate*, Éd. Lieu Commun, Paris, 1993.
- CHINIER-RIBOULON F., « Le tramway, entre aménagement urbain et stratégie politique, le cas de Lyon (1995-2001) », in SIINO C., LAUMIÈRE F., LERICHE F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Presses universitaires du Mirail, Coll. « Villes et Territoires », Toulouse, 2004, p. 129-143.
- DUBOIS T., « Nouvelle gouvernance pour le projet : 50 000 logements autour des transports publics », *Ville Rail et Transports*, n° 538, 2012, p. 12-13.
- DUGRAND R., « Entretiens », *Architecture méditerranéenne*, n° 51, Montpellier, 1998.
- DUPUY G., *L'auto et la ville*, Flammarion, Paris, 1995.
- DUPUY G., *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris, 1995.
- FERRAS R., VOLLE J.-P., *Montpellier Méditerranée*, Économica, Paris, 2002.
- GUIDEZ J.-L., « La mobilité n'est pas un long fleuve tranquille », *Transflash*, CERTU, n° 365, 2011, p. 1-2.
- JALABERT G., *Toulouse, métropole incomplète*, Anthropos, Paris, 1995.
- JALABERT G., ZULIANI J.-M., *Toulouse, l'avion et la ville*, Privat, Toulouse, 2009.
- LACOMBE C., MALTERRE P., *Omnibus, tramways et autobus de Toulouse*, Éd. du Cabri, Breil-sur-Roya, 1983.
- LAISNEY F., *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Éd. Recherches, Paris, 2011.
- L'HOST H., TRECOLLE G., VERGER R., *Histoire du tramway, omnibus, trolleybus et autobus à Bordeaux*, Éd. du Cabri, Breil-sur-Roya, 2000.
- MARCONIS R., « Métros, VAL, tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France », *Annales de Géographie*, n° 593-594, 1997, p. 129-154.
- MARCONIS R., *Toulouse, territoires du tramway*, Toulouse, Privat, 2010.
- MARCONIS R., *Toulouse, un métro pour changer de siècle*, Toulouse, Privat, 2008.
- OFFNER J.-M., « La disparition des tramways en France », *Chemins de fer*, n° 388, 1988, p. 6-10.
- RAMON J., « Retour à Montpellier. La longue marche vers la mer », *Traits urbains*, n° 42, 2010, p. 48-54.
- RAZEMON O., « Le tram en bout de course », *M le magazine du Monde*, 23 novembre 2012.
- REDONDO B., « Tramway et territoire : quel urbain en perspective? », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 2, n° 1-2, 2012, [en ligne], mis en ligne le 13 février 2013, consulté le 21 janvier 2014, URL : <http://rge.revues.org/3572>.
- VILLE DE BORDEAUX, *Bordeaux 2030. Vers le Grand Bordeaux, une métropole durable*, Bordeaux, 2009.
- VOLLE J.-P., VIALA L., NÉGRIER É., BERNIÉ-BOISSARD C., *Montpellier, la ville inventée*, Parenthèses, Marseille, 2010.
- WOLFF J.-P., « Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires », *Revue géographique de l'Est*, [en ligne], vol. 52, n° 1-2, 2012, mis en ligne le 13 février 2013, URL : <http://rge.revues.org/3498>.
- WOLFF J.-P., « Les tramways en Allemagne : permanence et adaptabilité des réseaux de tramways », *Transports urbains*, juin 2012, n° 120, p. 9-13.
- WOLFF J.-P., « Bordeaux et Toulouse : les grandes infrastructures de transport au cœur d'une rivalité renouvelée », *Sud-Ouest Européen*, n° 32, 2011, p. 103-117.
- WOLFF J.-P., LOIS GONZÁLEZ R. C., PAZOSOTÓN M., « 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, 2013, p. 619-643.