



Réinventer le tramway ?

Quarante années de TCSP, tramways et transports guidés en France : controverses et réalisations

Séminaire proposé par l'AHICF
et l'Axe « Architecture des Territoires » de l'UMR AUSser n° 3329 / CNRS

La troisième séance du séminaire se déroulera le mercredi 11 décembre 2013 (14 h-17 h). Elle poursuivra le cycle de réflexions sur « Le tramway comme projet urbain » et portera sur le thème :

L'INTERCOMMUNALITE, UN ACCELERATEUR POUR LE TRAMWAY ?

Le compromis politique et territorial autour des transports

Intervenants :

- **Xavier Desjardins** (UMR Géographie-Cités – Université Paris 1)
- **Caroline Gallez** (Université Paris-Est – IFSTTAR)
- **Cyprien Richer** (Cete nord – IFSTTAR)
- **Marc Wiel** (urbaniste, ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Brest)

L'enregistrement des interventions sera disponible en ligne sur le site www.ahicf.com.
Les entretiens approfondis menés avec les témoins seront mis en ligne sur la plate-forme Mémoire de l'industrie et des réseaux, www.memoire-orale.org.

La séance se déroulera à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville,
60, boulevard de la Villette, 75019 Paris (M° Belleville).

Contact et inscriptions : seminaire_tramway@ahicf.com

Présentation de la séance :

- Présidence : Xavier Desjardins

Xavier Desjardins est géographe et urbaniste, maître de conférences à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et directeur du CRIA, équipe de l'UMR Géographie-Cités. Ses travaux de recherche portent sur les politiques publiques locales, la mobilité et les modes de vie. Il a notamment travaillé sur les liens entre les dynamiques de développement territorial et la desserte ferroviaire locale en Europe de l'Ouest.

- Témoignage : Marc Wiel, « *L'intercommunalité fut-elle un facteur de succès du tramway en France ?* »

Résumé : On a vu l'importance prise par le tramway comme levier de reconquête et de transformation de l'espace urbain. Mais, alors, la finalité du tramway, en dernier ressort, n'est peut-être pas dans les objectifs de transports ? Au-delà de l'urbanisme, n'est-ce pas l'institution intercommunale qui se célèbre, cherche à s'imposer, à prouver sa pertinence ? C'est avec ce sentiment que l'on peut relire la saga française du tramway, au moins à son commencement. Comment dans plusieurs agglomérations le tram s'est-il retrouvé au centre du jeu de quilles intercommunal ? Autant de décisions à décrypter dans autant de contextes... Voilà une question stimulante pour tous ceux qui pensent que l'institutionnel pèse lourd sur la nature des projets urbains !

Intervenant : Marc Wiel est ingénieur diplômé de l'École centrale de Paris et urbaniste. Il a travaillé dans des bureaux d'études puis dans plusieurs agences d'urbanisme (Rouen 1965-1967 ; Grenoble comme directeur des études 1977-1981 ; Brest comme directeur 1981-2001). Dans le domaine des transports, il a travaillé sur la plupart des grandes villes françaises surtout lors de son activité en bureau d'études (1967-1977) mais a continué néanmoins à intervenir plus ponctuellement par la suite dans les diverses agglomérations françaises à titre d'expert. Il a exercé dans les années 1970 puis dans les années 1990 une activité de recherche sur le thème du lien entre transport et urbanisme dans le cadre du Prédit. Il a publié de nombreux articles et ouvrages, dont, récemment : *Étalement urbain et mobilité*, Paris, La Documentation française, 2010.

Le témoignage de Marc Wiel sera recueilli et commenté par Xavier Desjardins.

- Caroline Gallez, « *Dynamiques intercommunales et enjeux des transports publics urbains. Réflexions à partir de quelques agglomérations françaises* »

Résumé : Au début des années 1970, l'instauration du versement transport, dont le prélèvement dans les agglomérations de province est assorti d'un seuil minimal de population, a contribué à relancer la coopération intercommunale autour de la relance des transports publics urbains. Trente ans plus tard, le vote de la loi Chevènement (1999) et le développement rapide des communautés d'agglomération entraînent un changement important du paysage institutionnel des transports urbains. L'extension des périmètres ou des compétences des autorités organisatrices des transports urbains ne relève désormais plus de logiques spécifiquement sectorielles, mais renvoie à une diversité de stratégies politiques et territoriales. Pour autant, les transports publics urbains apparaissent le plus souvent comme un enjeu important de la négociation entre les communes, tant pour favoriser l'émergence ou la consolidation d'un pouvoir d'agglomération que pour structurer le dialogue entre une agglomération et ses périphéries. Les discussions autour des projets de transports collectifs en site propre en témoignent tout particulièrement. Cette communication présentera des éléments d'analyse issus d'enquêtes réalisées dans les années 2000 dans plusieurs agglomérations françaises, en s'appuyant sur la reconstitution des trajectoires de l'intercommunalité et des politiques de transports publics depuis les années 1970.

Auteur : Caroline Gallez est chercheuse à l'IFSTTAR, au Laboratoire Ville Mobilité Transport

(LVMT). Elle s'intéresse à l'analyse de l'action publique locale appliquée à la régulation des mobilités quotidiennes. Ses travaux récents portent sur la coordination urbanisme-transport, les politiques intercommunales et les inégalités sociales d'accès à la ville. Elle a notamment dirigé avec Vincent Kaufmann (EPFL) un ouvrage collectif intitulé *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises* (Collection recherches de l'INRETS, Lavoisier, mai 2010).

- Cyprien Richer, « *Le renouveau des tramways en France : quand les politiques intercommunales ont les moyens de leurs ambitions* »

Résumé : Depuis vingt ans, la réinsertion de nouvelles lignes de tramway est devenue un phénomène majeur dans quasiment toutes les aires urbaines françaises de plus de 250 000 habitants. Dans notre communication, nous reviendrons sur la dynamique qui participe à ériger le tramway comme un véritable emblème des politiques intercommunales. De nombreux projets de tramway en France ont été menés à leur terme contrairement à d'autres pays européens, principalement parce que les intercommunalités ont les moyens de leurs ambitions. Nous approfondirons donc cette convergence de moyens politiques (le plan de déplacements urbains) et économiques (le versement transport) face à des processus de décision « clés en main ». Un bilan territorial de l'instrumentalisation des tramways dans les politiques intercommunales sera esquissé et mis en perspective avec la situation des projets de tramways dans d'autres pays européens. Même s'il y a lieu de prendre de la distance face aux effets recherchés, le modèle français tient là son compromis territorial.

Auteur : Chargé de recherche au CETE Nord-Picardie (CEREMA au 1^{er} janvier 2014), Cyprien Richer travaille sur les relations entre réseaux de transports et urbanisme, à travers les thématiques de la mobilité spatiale, de l'intermodalité ou de la gouvernance des territoires métropolitains. Il participe notamment au projet européen « Sintropher » portant sur les conditions de développement des systèmes de tramways dans les villes intermédiaires d'Europe du Nord-Ouest.

Présentation du séminaire :

L'objectif de ce séminaire est de mettre en lumière les processus qui ont participé au « retour » du tramway dans les grandes villes françaises et à l'exportation du « tramway français standard » dans nombre d'autres métropoles. La décennie des années 1970 est souvent considérée comme l'origine d'un regain d'intérêt pour les transports collectifs. Cependant, comment la solution « tramway » (re)devient-elle progressivement crédible aux yeux des élus, des experts, des professionnels du transport ? Quels enjeux nourrissent les controverses nouées aux échelons locaux, nationaux et internationaux ? Quels acteurs favorisent son retour en grâce ? Comment, dans les processus de décision, s'articulent les temps des projets et le calendrier électoral ? Quels sont les ressorts des options technologiques choisies ? Comment les politiques d'aménagement urbain ont profité de ces nouveaux projets de transport ? Quelles logiques professionnelles sous-tendent la mise en place et l'exploitation de ces nouvelles lignes de tramway ?

Nous tenterons de répondre à ces questions à travers des séances qui réuniront des points de vue de grands témoins (maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, élus, techniciens, concepteurs, industriels, experts) et des points de vue de chercheurs spécialistes de la mobilité et des transports urbains.

Le séminaire comptera deux séances par semestre, de 2013 à 2015. **Il s'adresse aux chercheurs en architecture, urbanisme et transports et plus largement en sciences sociales comme aux professionnels de l'aménagement et du transport public**, auxquels il propose de mieux connaître la suite des décisions locales et nationales qui ont conduit à des choix techniques, d'organisation et de services.

Le séminaire est animé par Sébastien Gardon et Harold Mazoyer, docteurs en science politique, et préparé par un groupe de travail qui en assume la responsabilité scientifique, composé de :

Francis Beaucire, professeur émérite, université de Paris 1 – Panthéon-Sorbonne Karen Bowie, professeure, histoire et cultures architecturales, ENSA Paris - La Villette, directrice AHTTEP (UMR AUSser 3329) Xavier Desjardins, maître de conférences, université de Paris 1 – Panthéon-Sorbonne Pierre-Henri Emangard, maître de conférences associé à l'Université du Havre, Responsable Pôle transports et déplacements, CNFPT La Rochelle	Anne Grillet-Aubert, maître-assistant, chercheuse à l'IPRAUS (UMR AUSser 3329), ENSA Paris-Belleville Michèle Merger, chargée de recherche honoraire au CNRS Arnaud Passalacqua, maître de conférences, université Paris-Diderot Pierre Zembri, professeur, université de Paris Est, directeur du Laboratoire Ville Mobilité Transport
---	---

Programme des séances précédentes :

Printemps 2013 : La mise en place du tramway français : origines et controverses

Séance 1 (3 avril) : *Le concours Cavallé et la naissance du « Tramway Français Standard » (avec la participation d'Alstom Transport).*

Séance 2 (12 juin 2013) : *Surface ou souterrain ? Les cas de Strasbourg et de Toulouse.*

Année 2013-2014 : Le tramway comme projet urbain

Séance 3 (23 octobre 2013) : *Du projet de transport au projet urbain : les liens entre urbanisme et transport.*

Séance 4 (11 décembre 2013) : *L'intercommunalité, un accélérateur pour le tramway ? Le compromis politique et territorial autour des transports.*

Programme des séances suivantes :

Séance 5 (13 février 2014 / Journée d'études) : *Projet politique et enjeux sociaux : Le tramway en Seine Saint-Denis (en partenariat avec les Archives Départementales de Seine Saint-Denis).*

Séance 6 : *Le tramway à Paris.*

Programme provisoire des années suivantes :

Année 2014-2015 : La mobilité à l'issue de 40 ans de tramways

Séance 7 : *La question des métiers et la formation d'une culture professionnelle : le travail entre architectes, ingénieurs et paysagistes et les relations avec les services techniques des villes (avec la participation de KEOLIS).*

Séance 8 : *Les effets territoriaux du tramway : valeur foncière et enjeux commerciaux. Les effets d'homogénéisation et de diversité du tramway*

Séance 9 : *Temps politique et temps des projets*

Séance 10 : *Construction et circulation du modèle français de tramway*