

DE QUOI PARLE-T-ON LORSQUE L'ON PARLE DE TRAMWAY EN FRANCE ?

Arnaud PASSALACQUA

Université Paris Diderot (ICT / LIED)

À de rares exceptions près, les principales agglomérations françaises sont aujourd'hui toutes équipées d'un système de tramway, qui parcourt les espaces les plus symboliques de villes au patrimoine bâti parfois exceptionnel. La place magistrale qu'occupe ce système sur l'espace public, au sein des projets politiques ou dans les représentations urbaines contraste avec l'état de délabrement au propre comme au figuré dans lequel se trouvaient les transports collectifs du début des années 1970.

Ce fort décalage mérite une analyse sur le temps long. Il est le signe que l'objet considéré ne peut être compris comme un simple système de transport qui aurait modernisé une offre d'autobus à bout de souffle. Le succès du tramway, sur différents plans, doit se voir comme celui d'un objet aux multiples acceptions et qui a su se combiner avec des dynamiques convergentes en dehors du monde des mobilités urbaines.

La France s'est ainsi dotée d'une école nationale du tramway au sens où elle a développé, depuis deux décennies, un art particulier de conception et de réalisation de ces projets qui se sont déployés dans ses agglomérations les plus importantes. Une partie de ce travail s'est opéré sur le thème du retour du tramway. Signe d'une première époque, sur laquelle une analyse doit être faite, sans tomber dans la téléologie. Quelle relation les agglomérations françaises ont-elles construites avec ces premiers tramways ? Pourquoi et comment les ont-elles démantelés ? Quelles ont été les dynamiques à l'origine du développement d'une nouvelle vague, dite de *tramways modernes* ? Ces derniers sont particulièrement intéressants de par les facettes multiples qu'ils présentent, derrière un visage qui pourtant semble plutôt uniforme d'une ville à l'autre. De quelle nature relève un tel projet ? S'agit-il d'un projet de transport ? Ou d'aménagement urbain ? Ou d'une volonté des élus de voir incarner une politique publique ?

Cet article propose donc d'analyser ces diverses dimensions pour tenter de comprendre le tramway tel qu'il s'est imposé en France au-delà de l'objet lui-même. Il mobilise aussi bien des éléments historiques sur la définition d'une politique industrielle nationale destinée à réagir à la dépendance énergétique de la France des années 1970, qu'une analyse de la diffusion de cette solution de transport en termes de circulation des modèles techniques comme de controverses. Il s'intéresse également au tramway comme projet politique particulièrement adapté au nouveau contexte décentralisé issu des lois de 1982-1983 ainsi qu'au jeu des intercommunalités. Enfin, le tramway doit également être compris comme intégrateur de politiques publiques sectorielles, du transport à l'aménagement, de la rénovation urbaine à l'action culturelle.

La réinvention du tramway

D'un tramway à l'autre, échos et ambivalences historiques

Les agglomérations françaises de 300 000 habitants et plus se sont couvertes de tramway essentiellement depuis le début des années 2000. Seules Perpignan, Rennes et Toulon font aujourd'hui figure de villes rétives à ce choix technique. Toutes ces agglomérations étaient dotées de tramways, démantelés, le plus souvent en totalité, au cours des années 1950-1960. Cette vague d'équipement est donc décrite par beaucoup d'observateurs comme une vague de *retour*, de *renaissance* ou de *renouveau* (PASSALACQUA, 2009).

Ce constat, généralement appuyé par la publication d'un ouvrage retraçant l'histoire des tramways anciens et dressant un lien plus ou moins artificiel avec le tramway nouveau, s'appuie sur un jeu de mot : le terme *tramway* désigne en fait deux réalités bien différentes. Dans son acception ancienne, il désigne un véhicule léger, d'une capacité de 30 à 40 personnes et roulant sur des voies insérées au sein de la chaussée, sans bénéficier de la moindre protection. Au contraire, dans son acception nouvelle, il se rapporte à un système de transport fondé sur des véhicules lourds, de forte capacité (200 personnes) disposant d'un site propre les protégeant de toutes difficultés liées à la circulation. Les promoteurs du tramway au cours des années 1970 ont d'ailleurs hésité à utiliser ce terme, du fait de la connotation passéiste dont il souffrait à l'époque. Alors qu'il s'est aujourd'hui imposé, il est de plus en plus patent qu'il ne s'agit plus du même objet, ni dans ses formes, ni dans ses finalités. Une analyse des premiers tramways permet de bien le comprendre.

Alors que l'Europe a inventé nombre de grands systèmes de transports urbains (omnibus, chemin de fer urbain, métro, vélo, automobile, autobus), le tramway est une innovation extra-européenne, qui a justement rencontré plusieurs difficultés pour s'imposer en Europe (MCKAY, 1976). C'est en 1832 que New York se dota d'un premier système de transport urbain sur rail avant qu'en 1852 l'invention du rail à gorge, dans cette même ville, facilite la diffusion de ce tramway, essentiellement dans les villes nord-américaines, à la forme urbaine particulièrement adaptée pour ce mode (plan hippodamien, fonctionnement pendulaire, constitution de banlieues). L'importation en Europe de ce système aurait pu être facilitée par le rôle que joua le Français Alphonse Loubat dans son développement outre-Atlantique (PASSALACQUA, 2010). Mais sa tentative de s'installer à Paris, à l'occasion de l'Exposition universelle de 1855, se solda par un demi-échec : il ne put ouvrir qu'une ligne reléguée en bordure de Seine et interdite de pénétrer au centre de la ville, surnommée *L'Américain*. Se heurtant à des tissus urbains anciennement constitués et à des voies souvent encombrées où sa masse suscitait des craintes, le tramway ne put donc initialement se développer dans les centres urbains européens et se déploya donc plus en périphérie ou dans les zones rurales.

Ce n'est qu'avec la motorisation qui s'engagea sous différentes formes dans les années 1880-1890 que le tramway connut un véritable essor en Europe, sous l'impulsion de firmes américaines, comme dans le cas de la France, avec Thomson-Houston. Encore celui-ci fut-il de nouveau restreint dans les quartiers les plus bourgeois des principales agglomérations européennes, comme Londres et Paris, par une opposition renouvelée, cette fois-ci au nom de l'esthétique. Le refus de l'alimentation électrique aérienne, pourtant la plus efficace, limita son développement, soit par le maintien de solutions en omnibus ou autobus sur des lignes pourtant très chargées, soit par la mise en place de systèmes de motorisation alternatifs, aux performances bien moindres et aux coûts plus élevés (caniveau, plots, air comprimé...).

Derrière ces arguments à l'encontre du tramway, il est possible de lire un refus social. Par l'amélioration de la capacité de roulement du fait d'un moindre frottement, le tramway rendait possible un abaissement des tarifs, puisqu'il offrait une meilleure capacité à coûts presque similaires. Assimilé à la banlieue du fait de son installation dans les zones périphériques, le tramway, en se motorisant, pouvait donc ouvrir les quartiers centraux et bourgeois

des grandes agglomérations à une population tenue jusque-là plus à l'écart, notamment par les tarifs assez élevés de l'omnibus.

Il résulte de cette configuration historique que le tramway ne semble pas avoir été bien accepté par les grands centres urbains des villes européennes, notamment Londres et Paris. Confrontées à des problèmes lourds de congestion tout en étant aux prises avec une crise économique générale, les deux villes se retrouvèrent donc en tête du mouvement de démantèlement des réseaux de tramway qui s'engage au cours des années 1930 (LARROQUE, MARGAIRAZ, ZEMBRI, 2002). Ces tramways, implantés en pleine chaussée sans protection particulière, ni aucune priorité dans la circulation, se trouvèrent en effet rapidement enlisés et simultanément accusés de gêner le flux automobile. Tandis que l'autobus, objet européen, captait à lui une dynamique de modernité qui le plaça en solution idéale pour une substitution, au risque de masquer ses défauts (faible capacité, coûts élevés, fiabilité mal assurée). Profitant de l'effet d'aubaine d'une prophétie autoréalisatrice – l'autobus ne trouverait son intérêt que dans la mesure où il aurait remplacé le tramway – l'autobus, ou le trolleybus, s'imposa ainsi d'abord dans les deux capitales puis dans des villes de moindre taille. En France, le tramway disparut ainsi presque totalement au cours des années 1950-1960, jusqu'à devenir un étrange archaïsme.

Ce premier épisode des relations entre la France et les tramways s'est donc plutôt joué sur un mode de tensions. Le tramway n'a jamais pu réellement exprimer le potentiel qu'il représentait dans des villes qui ne lui ont jamais porté une pleine confiance. L'idée d'un retour, à travers une initiative gouvernementale, sonne donc comme l'expression d'une mauvaise conscience qui conduisit à glorifier l'héritier de celui qui fut initialement rejeté.

Le moment Cavaillé

Le contexte particulier des années 1970 fut marqué par la multiplication de recherches en vue de développer des systèmes innovants de transport. Alors que l'automobile avait connu une démocratisation accélérée au cours des années 1955-1965, elle semblait en effet atteindre plusieurs limites, qui étaient autant d'objets de critiques, parfois violentes : congestion, pollution, insécurité... Tandis que les transports urbains classiques, réduits à l'autobus par le démantèlement des tramways, se décrédibilisaient du fait d'un manque d'investissement et de la dégradation générale des conditions de circulation.

Il était donc entendu que le renouveau des transports devait passer par une innovation technique radicale. Plusieurs horizons étaient alors ouverts, notamment la recherche de solutions de transport public individualisées, permettant d'offrir la souplesse et le confort de l'automobile tout en relevant de logiques collectives. Le système le plus abouti dans cette direction, Aramis (LATOURE, 1992), ne déboucha pourtant sur aucune réalisation opérationnelle. Si certaines applications furent développées, comme le système SK, elles demeurèrent toutefois très marginales au regard des investissements et des espoirs suscités par ces projets au cours des années 1970. Seul le VAL eut finalement connu un certain succès, mais également assez limité, puisque restreint à 4 agglomérations en France. Ce furent donc plutôt les anciennes solutions rénovées qui furent finalement déployées à large échelle et sur le long terme. La principale fut celle du tramway dit *moderne*.

La relance de cette solution de transport se joua au sein de la sphère gouvernementale, notamment autour de la figure du secrétaire d'État aux Transports, Marcel Cavaillé (DEMONGEOT, 2011). Début 1975, ce dernier lança un concours appelant les industriels à proposer « l'établissement d'un projet définissant les caractéristiques d'un véhicule terrestre de transport collectif de voyageurs, guidé, électrique, pouvant circuler sur la voirie banale et en site réservé » (MARCONIS, 1997, p. 143). Peu après, il interrogea plusieurs villes retenues comme pouvant être intéressées par l'implantation d'un tel système.

On peut lire les réticences à l'encontre de l'usage du terme *tramway*, désignant le système de transport démantelé au cours des années 1950-1960, dans le choix fait pour le rendre acceptable aux yeux des acteurs des années 1970 : *tramway moderne*. C'est ainsi que l'État mit en avant la solution proposée par Alsthom, vainqueur du concours, tandis que l'autre lauréat, Matra, finit par abandonner sa solution d'autobus guidé. Néanmoins, les villes sollicitées ne s'emparèrent pas de cette dynamique. Si une politique d'État se mit en place en faveur de la promotion d'une nouvelle solution de transport, électrique à l'heure où la question énergétique était devenue une priorité nationale, elle peina à trouver des relais locaux. Ce ne fut pourtant que par la démonstration de ses effets concrets que le tramway finit par s'imposer et par prendre une forme définitive.

Des premiers projets à la généralisation

Hors de la liste initialement retenue par l'État, Nantes s'empara de l'idée d'un tramway, qui remplaça les projets de métro, finalement irréalistes. C'est ainsi qu'elle inaugura une première ligne, en 1985. Grenoble suivit également cette dynamique et inaugura une ligne en 1987, après un référendum gagné par le projet en 1983. Ces deux villes firent figure de pionnières, mais furent rapidement rejointes par Strasbourg, qui ouvrit en 1994 la première ligne à avoir véritablement donné au tramway sa dimension paysagère.

Dans ce trio de tête, d'autres villes auraient pu figurer. Ainsi en va-t-il de Brest, qui vit le projet de tramway massivement rejeté en 1990 par un référendum local. Tandis qu'à Reims, malgré le soutien financier de l'État, le maire Jean Falala décida en 1991 de l'abandon du projet, en raison des craintes des répercussions du tramway sur la circulation automobile, le commerce et le paysage urbain. Ces aléas montrent bien comment le destin du tramway n'était pas écrit d'avance. Avant que l'objet connaisse le succès et que sa forme se stabilise comme une solution magique, le tramway rencontra des difficultés qui l'empêchèrent de s'implanter dans des villes qui s'étaient pourtant engagées dans une réflexion approfondie sur le projet. Le tramway à la française est donc bien le résultat d'une construction politique et sociale, qui n'est aucunement inscrite dans une logique aussi nette que ce que laissent penser les discours souvent téléologiques développés depuis lors.

Autre exemple de stabilisation des discussions des années 1990 autour d'une solution qui finalement s'imposa au cours des années 2000, le choix entre tramway sur pneu ou tramway sur fer. En raison d'un coût estimé nettement moins onéreux et de tracés présentant de fortes pentes, Nancy (2000) et Caen (2002) optèrent ainsi pour le tramway sur pneu. Les deux villes espéraient alors également se positionner en pionnières de ce nouvel objet, adapté aux agglomérations de taille plus modeste que Nantes ou Strasbourg. Les déboires rencontrés par cette forme de tramway (fiabilité du modèle, ergonomie du poste de conduite [DONIOL-SHAW, FOOT, 2003], etc.) conduisirent toutefois rapidement à décrédibiliser cette solution, alors que celle sur rail s'imposait simultanément comme le standard. Si une forme rénovée de tramway sur pneu finit par trouver un marché de niche (Clermont-Ferrand, banlieue parisienne), c'est avant tout pour des raisons politiques, notamment liées à la défense du constructeur alsacien Lohr.

Ce mouvement d'équipement des villes françaises suivit donc plusieurs vagues (LAISNEY, 2011). Les premières réalisations inventèrent les formes de ce nouveau système. Ainsi, Strasbourg et la deuxième ligne de Nantes permirent-elles de montrer que le tramway était également porteur d'un nouveau paysage urbain, y compris un moyen de verdir la ville.

Une deuxième vague peut être identifiée, celle des villes qui confirmèrent l'intérêt des projets de tramway et l'importance de leur visibilité, notamment Montpellier (2000), Lyon (2001) et Bordeaux (2003), dont les moyens financiers permirent la construction rapide de plusieurs lignes de grande qualité. Cette vague est aussi marquée par des réalisations de quelques villes de moindre taille, comme Orléans.

Enfin, une dernière vague s'ouvrit en 2006 pour s'achever en 2014, signant la généralisation de la solution du tramway à la quasi-totalité des agglomérations de plus de 300 000 habitants. La vague qui semble désormais s'engager correspond à une descente dans la hiérarchie urbaine avec notamment les projets de Besançon et d'Amiens, mais surtout d'Aubagne. L'émergence d'une nouvelle offre de tramway à bas coût, proposée par Alstom ou par ses concurrents, est la clé de cette extension des territoires du tramway.

Cette succession de vagues est en réalité plus compliquée, dans la mesure où la focalisation portée sur l'ouverture de premières lignes de réseaux ne doit pas faire oublier la multiplication des lignes après cette première inauguration. Ces projets, sont généralement plus complexes que les premières lignes, du fait de la présence de la première ligne dont le tracé a généralement suivi l'itinéraire le plus favorable et dont les voies peuvent s'avérer gênantes, mais aussi du fait de leur plus faible intérêt politique, puisqu'il ne s'agit que de poursuivre un effort engagé et non de marquer une rupture dans les logiques de déplacement de la ville.

Toutefois, il est net que ces vagues successives ont contribué à forger une figure devenue centrale dans l'aménagement urbain en France, le tramway moderne, qui finit par s'imposer comme une solution magique.

Le tramway, solution magique ?

Le tramway comme solution de transport

Le tramway est avant tout une façon de rénover les transports urbains. C'est bien ainsi que l'avait conçu le concours Cavaillé, dans un contexte de décrépitude de l'image des transports collectifs en dehors de l'agglomération parisienne, en lien avec la démocratisation de l'automobile. Un projet de tramway contribue à inverser cette dynamique en raison d'abord de sa visibilité. Projet massif, nécessitant des travaux lourds et remodelant l'espace public, le tramway s'inscrit en fort contraste avec l'image de l'autobus, toujours critiqué pour son manque de lisibilité, ses fréquences trop faibles et donc son absence globale.

La rénovation ne touche pas uniquement à l'image, puisque l'arrivée d'un tramway est généralement l'occasion de réorganiser le réseau global de transport collectif. Le tramway se substitue souvent à la ligne d'autobus la plus chargée de l'agglomération, exploitée en matériel articulé, mais ce remplacement conduit à remanier le tracé des autres lignes, afin notamment de ménager des correspondances améliorées. C'est également l'occasion de réajuster le réseau à la configuration urbaine, alors qu'il est fréquent que l'inertie du réseau l'emporte sur sa capacité à suivre les évolutions du tissu et des activités. Mode introduisant de la rigidité, le tramway est donc également une source de souplesse.

En termes d'image, le tramway peut également susciter une rénovation de celle de l'ensemble des services de transport, par exemple par l'adoption d'une nouvelle livrée calquée sur celle du tramway, y compris pour les autobus, comme à Reims, ou par la rénovation d'un nouveau titre de transport intégrant ces différents systèmes.

Mais le tramway est également une solution de transport au sens où ce monde des mobilités urbaines est confronté depuis plusieurs décennies à différents enjeux, relevant essentiellement de la congestion et de la dégradation de l'environnement. La mobilité est même devenue l'un des champs les plus soumis aux impératifs de ce qui s'est imposé sous la notion de *développement durable*. Que ce soit par le cadre légal et réglementaire ou du fait d'une focalisation de la population sur des enjeux que le transport incarne dans sa dimension quotidienne et de proximité, les politiques urbaines ont largement dû évoluer depuis la fin du XX^e siècle, en laissant aux solutions alternatives à l'automobile une place nouvelle. Le tramway

a bénéficié de ce contexte pour se trouver promu comme solution quasi universelle. D'une part, sa motorisation électrique en fait un parangon de vertu environnementale au sens où il ne génère aucune pollution locale. Il est perçu comme éminemment propre, peu d'acteurs s'interrogeant sur la source de l'électricité, massivement d'origine nucléaire en France. Pour peu qu'il soit rempli, il s'avère en outre très sobre en énergie consommée par voyageur.km. Le discours qui s'est constitué insiste donc sur la notion de *report modal*, qui veut que nombre d'automobilistes laissent leur véhicule au profit du tramway, moins dommageable pour l'environnement.

L'intérêt du tramway est qu'il permet également de réduire le trafic automobile en ville, et notamment au centre des agglomérations, d'une autre façon. Du fait d'espaces généreux qui lui sont accordés et dont il a généralement l'exclusivité, le tramway conduit à un réaménagement de l'espace public aux dépens de cette reine déchue qu'est l'automobile. Suppressions de files de circulation, réduction de leur largeur, complexité nouvelle des carrefours et priorité accordée au tramway conduisent à générer un espace toujours plus hostile à l'automobile. Cet effet de rejet, latent plus qu'explicite, a des résultats presque similaires à ceux de solutions développées à l'étranger, notamment les péages urbains.

Enfin, le tramway se positionne comme l'icône de la mobilité dite *durable* en s'appuyant également sur son alliance avec les modes dit *doux* ou *actifs*. Piétons, vélos et autres modes non motorisés sont généralement les grands bénéficiaires de la construction d'une plateforme de tramway. Le réaménagement de l'espace public se fait également à leur profit, notamment par le dessin de pistes ou bandes cyclables le long de l'axe du tramway. Aux yeux des élus et probablement de la population, le tramway paraît toutefois plus crédible que des solutions plus légères comme le vélo. C'est donc ce mélange entre crédibilité du mode et parure environnementale qui font du tramway une solution de transport qui s'est généralisée. Toutefois, le succès du tramway n'aurait probablement pas été aussi fulgurant s'il s'était restreint au champ des transports.

Le tramway comme solution urbaine

En effet, le tramway est aussi un projet urbain. Cet effet n'est pas totalement opportuniste, dans la mesure où l'impulsion conférée par le concours Cavaillé s'inscrivait également dans un contexte de regain d'intérêt pour les centres-villes, délaissés par la croissance urbaine des Trente Glorieuses. Ce n'est toutefois que

progressivement que le tramway a été compris comme pouvant être un support de projet urbain. Par exemple, la première ligne nantaise, qui court le long de voies ferrées du réseau national sur une bonne part de son tracé, a été essentiellement conçue comme une solution de transport.

Quel est le projet urbain que porte le tramway ? Il présente plusieurs facettes à différentes échelles. D'une part, il offre l'occasion d'une réflexion sur les équilibres de l'agglomération : localisation des équipements principaux, amélioration des dessertes de quartiers isolés, relance de dynamiques commerciales en centre-ville... À l'échelle plus locale, et c'est là l'une des spécificités de cette école française du tramway, cet objet porte l'idée d'une rénovation dite de façade à façade.

Ce dernier point est intéressant à rapporter aux effets suscités par la création d'un site propre d'autobus. Les exemples récents de rénovation d'une ligne d'autobus calquée sur le modèle d'une ligne de tramway (Busway à Nantes, Mettis à Metz) illustrent bien, du fait même qu'elles imitent le tramway, l'assimilation qui s'est opérée entre projet de tramway et projet de rénovation de l'espace urbain, bien au-delà de la simple plateforme.

Le choix fait par la municipalité parisienne lorsqu'il s'est agi de retenir le tracé du premier tramway de la capitale, finalement inauguré en 2006, est révélateur de cette conception. Alors que deux tracés se présentaient, l'un sur des boulevards circulaires, l'autre sur une rocade ferroviaire désaffectée, la Petite Ceinture, le maire de Paris, Bertrand Delanoë, a opté pour le tracé sur les boulevards dits des maréchaux. Il s'agissait bien de construire un projet urbain, porteur d'une rénovation de ces espaces en partie décrépis et largement marqués par la circulation automobile. Le tramway est donc bien un système de transport qui ne prend tout son sens que dans la mesure où il se confronte à une certaine altérité, tout en se garantissant la place dominante, néanmoins.

Produit dépassant de beaucoup la simple dimension du transport, le tramway a su susciter une mobilisation d'acteurs à son service, qui s'étend également au-delà des frontières habituelles du monde du transport. Alors que le transport ferré se trouvait réduit à quelques

villes en France¹, le tramway a diffusé une nouvelle culture ferroviaire. Elle se trouve construite sur une hybridation entre l'expertise ferroviaire pure et la compétence d'aménagement urbain et paysager. Ainsi, alors que la conception et l'exploitation de réseaux d'autobus, même dotés de couloirs, ne requerrait que des compétences d'ingénierie, celle du tramway a multiplié les sphères professionnelles mobilisées. En particulier, chaque projet de tramway s'est trouvé confié à une équipe de maîtrise d'œuvre réunissant, au-delà des compétences traditionnelles, des entreprises de génie civil et, surtout, des architectes, urbanistes, paysagistes et *designers*. En changeant de nature, le projet a également changé de visage, puisque la visibilité de ces concepteurs est devenue un point essentiel dans chacun des projets.

Pour autant, les grandes lignes de ces projets frappent par leur similitude. Si des différences dans les choix de matériaux (granit, béton, gazon...) sont notables, elles semblent surtout liées aux ressources financières de chaque agglomération. Ceci s'explique à la fois par les contraintes techniques liées à la conception d'une plateforme de tramway, qui demeure un espace dont le dessin est subordonné aux impératifs de transport et de sécurité, mais aussi par l'écho qui s'est fait entre ces projets de tramway et l'existence d'une école française de l'espace public. L'intérêt porté à cette notion et les choix opérés pour le renouveau d'espaces publics dès les années 1980-1990, autour de grandes figures comme celle de Bernard Huet, ont permis un investissement rapide des projets de tramway par les acteurs de cette tendance. Croisant à la fois les dimensions techniques et les aspects esthétiques, les projets de tramway ont ainsi servi de support à l'expression d'une pratique du dessin de la ville, qui rappelle l'approche française du jardin : une nature maîtrisée et ordonnée, notamment par le biais de dispositifs techniques en coulisse ou magnifiés.

Le tramway, une incarnation du projet politique ?

Le tramway est aussi évidemment un projet politique, sous différents aspects. Tout d'abord, il s'est rapidement imposé comme un sujet très politisé, c'est-à-dire débattu dans l'espace public. À Nantes ou Grenoble comme à Reims ou Brest, le projet a fait l'objet de tensions politiques, parfois au-delà des clans partisans. Puis, le tramway est

¹ Que ce soit sous la forme de métro, de métro léger ou de tramway ancien, l'expertise ferroviaire fondée sur d'autres systèmes que le tramway contemporain ne se trouve que dans les villes suivantes : Paris, Lille, Lyon, Marseille, Rennes, Saint-Étienne et Toulouse.

devenu l'un des objectifs majeurs de nombre d'équipes municipales, au cœur de leurs propositions électorales et attendu comme l'incarnation du succès d'une politique de modernité. C'est ainsi que le rythme d'ouverture des premières lignes des villes, celles qui politiquement pèsent le plus, a suivi celui du calendrier électoral.

La vertu révélée par cette coïncidence des rythmes est la parfaite adéquation entre la réalisation d'un projet de tramway et la durée du mandat municipal de six ans en France. Des études à l'inauguration, le tramway peut se réaliser en moins de six ans. Il est donc même possible de disposer d'une période de montée en charge de l'exploitation et de laisser agir l'effet attendu du tramway pendant quelques mois avant que s'engage la bataille électorale. Cette temporalité est d'autant plus importante que le projet de tramway impose une période difficile, celle des travaux, pendant laquelle la circulation automobile est perturbée et les commerces riverains sont touchés. Une période de retour à la normale est donc appréciée du point de vue politique.

Mais le tramway n'est pas qu'un objet électoraliste. Il est aussi un enjeu de recomposition des pouvoirs au sein des territoires d'agglomérations aux compétences étendues du fait de la décentralisation et à la gouvernance renouvelée depuis la montée en puissance d'intercommunalités puissantes, dans le sillage de la loi Chevènement de 1999². Le tramway a pu incarner la recherche d'une unité conférée à des territoires désormais regroupés sous une même gouverne, mais encore très marqués par un morcellement communal. Si la nécessité de desservir la ville-centre ne fait pas de doute, le choix des communes périphériques situées sur les tracés est issu de débats en partie fondés sur les besoins de déplacement, mais également contraints par les équilibres politiques au sein des structures intercommunales. Ainsi, les tracés retenus peuvent-ils être qualifiés de politiques. Ils sont d'ailleurs également directement influencés par l'idée d'une indispensable visibilité du projet, quitte à ce que les itinéraires soient complexes et peu propices à offrir des vitesses élevées (ZEMBRI, 2012).

Enfin, le tramway a désormais pris une nouvelle dimension, celle d'un objet culturel (REDONDO, 2013). Les maîtres d'ouvrage publics en France sont soumis à l'obligation de consacrer 1 % de leur budget aux opérations artistiques coordonnées avec leur projet. Même si le

2 Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

tramway ne relève pas directement de cette mesure, cette disposition s'est avérée favorable à l'engagement d'une dynamique en ce sens autour des projets de tramway. Ainsi, les tramways et surtout leur plateforme sont devenus également des supports de création artistique, dont les derniers exemples importants sont ceux de Paris (prolongement du T3 en 2012) et de Brest (ouverture d'une première ligne en 2012).

Les réalisations artistiques peuvent se répartir le long du tracé de la ligne, mais aussi s'attacher au véhicule – ainsi en va-t-il de l'ambiance sonore travaillée à bord du T3 parisien – ou s'éloigner plus sensiblement de l'infrastructure, quitte à dilater l'espace lié au tramway. Le tramway peut ainsi lui-même servir de lien entre réalisations artistiques destinées à marquer le paysage urbain et à conférer une cohérence à un espace métropolitain, comme c'est le cas à Reims, par exemple. Les œuvres d'art peuvent également inviter à renouveler le regard porté sur un lieu emblématique de la ville, comme la place Masséna à Nice, ornée de statues placées en hauteur.

Si cette relation entre projet de transport et intervention artistique connaît des antécédents, comme l'illustre le cas des entourages dessinés par Guimard pour les premières stations du métro parisien, il est tout à fait notable que le tramway, du fait de sa relation spécifique au territoire, a systématisé cette association. Il est bel et bien le vecteur d'une transformation du paysage urbain. Alors que le tramway ancien s'est vu relégué dans des espaces périphériques en fonction d'arguments esthétiques, une inversion s'est produite. Le tramway contemporain est au contraire générateur de nouveau paysage et se trouve donc être le moteur d'une transformation esthétique.

Conclusion

Ainsi, la vague d'équipement en tramways qui a récemment touché la France a-t-elle des origines anciennes. D'abord, une première génération de tramways, assez mal accueillis par les territoires les plus urbains, et toujours demeurés, par certains aspects, étrangers. Ce qui explique en partie leur démantèlement rapide et presque total. Ensuite, une initiative à l'échelle nationale, qui prend la forme à la fois d'une réponse aux enjeux énergétiques surgis au début des années 1970 et d'une politique industrielle d'État. Ce n'est donc que progressivement, et à la suite de plusieurs déconvenues et tâtonnements, que la forme stabilisée d'un tramway à la française

s'est déployée. Cette forme particulière dépasse de beaucoup le simple projet de transport. Par ses dimensions politiques et d'aménagement urbain, elle est devenue l'une des principales incarnations des politiques publiques locales, à l'heure de la décentralisation. Au risque toutefois de faire porter à un système technique de trop nombreuses charges et de peut-être trop l'éloigner de la notion même de déplacement urbain ?

BIBLIOGRAPHIE

- DEMONGEOT B., 2011, *Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique. L'exemple du tramway*, thèse de science politique, sous la direction de P. Warin & P. Zittoun, Université de Grenoble
- DONIOL-SHAW G., FOOT R., 2003, « La norme contre le travail ? Interrogations autour du tramway de Nancy », *Transports Urbains*, n° 105, p. 20-26
- LAISNEY F., 2011, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Paris, Éditions Recherches
- LARROQUE D., MARGAIRAZ M., ZEMBRI P., 2002, *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, p. 95-135
- LATOUR B., 1992, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte
- MARCONIS R., 1997, « Métros, VAL, Tramways... La réorganisation des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province en France », *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 593-594, p. 129-154
- MCKAY J., 1976, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press
- PASSALACQUA A., 2009, « La mémoire figée des objets mobiles », in Flonneau (M.) & Guigueno (V.) (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 303-314
- PASSALACQUA A., 2010, « Resident Alien: France's Ambivalent Relationship to the Tramway before 1914 », in Clarsen (G.), Mom (G.), Norton (P.) & Pirie (G.) (dir.), *Mobility in History: Themes in Transport*, Neuchâtel, Alphil, p. 71-86
- PASSALACQUA A., 2012, « De la relégation à l'engouement : l'alimentation électrique des transports urbains de surface et le paysage français (XIX^e-XXI^e siècles) », in Bouneau (C.), Bouvier (Y.), -- Laborie (L.), Varaschin (D.) & Viguié (R.) (dir.), *Les Paysages de l'électricité. Perspectives historiques et enjeux contemporains*, Bruxelles, Peter Lang, p. 37-49

REDONDO B., 2013, *Le partenariat art public/tramway : appréhender l'espace urbain autrement*, thèse de doctorat d'urbanisme et d'aménagement de l'espace, sous la direction de Thierry Paquot, Université Paris Est Créteil

ZEMBRI P., 2012, « La conception des transports collectifs en site propre (TCSP) en France : des tracés problématiques ? », *Revue géographique de l'Est*, vol. 52, n° 1-2, en ligne