

Valenciennes : le tram 2065 comme outil d'urbanisme

Le 13 décembre, la dernière soudure aluminothermique des rails était effectuée. Dans la foulée, le Citadis faisait ses premiers tours de roue en ville, et les élus du Syndicat intercommunal des transports urbains de la région de Valenciennes (Siturv) annonçaient que le nouveau réseau s'appellerait Transvilles et non plus Semurval dès le nouvel an. Tout un symbole pour ce terme jusqu'alors synonyme de projet de tramway, qui devient ainsi la véritable identité du réseau. « Ce nouveau se traduira aussi au niveau des services, expose-t-on au Siturv. A la fréquence élevée des circulations des tramways, s'associe une intensification des passages pour les bus avec des lignes à haut niveau de service, une clarification des lignes et des services et la création de dessertes de soirée le week-end. »

A l'été, après trois ans de chantier, le Valenciennois entrera enfin dans une nouvelle ère des déplacements, permettant, on l'espère, d'atteindre les objectifs du PDU : 10 % d'augmentation de l'usage de la marche et du vélo, 30 % pour les transports collectifs. La première ligne de tram (9,5 km) sera inaugurée le 16 juin, mais la marche à blanc doit se poursuivre jusqu'au 30. Elle traversera l'agglomération du nord-ouest (Du-

temple) au sud (Université), via 19 stations et 5 communes (Famars, Aulnoy-les-Valenciennes, Marly, Valenciennes et Anzin). Pour combler le retard – initialement, la première phase était pré-

par jour : toutes les 10 minutes un tram se dirigera vers cette branche et stationnera plusieurs minutes devant l'hôpital. Cette ligne 1bis servira aussi à la régulation de la ligne.



Le nouveau nom du réseau valenciennois Transvilles doit traduire une meilleure qualité du service dans l'agglomération.

vue pour 2003 – l'agglomération a lancé la phase 2 pour l'année suivante, afin de rejoindre l'Espace Villars à Denain à 8,5 km à l'ouest. Dans l'intervalle, une antenne de 800 m en voie unique aura été construite à la jonction des lignes 1 et 2 à Dutemple afin de desservir le centre hospitalier. La décision a été prise en avril dernier afin de répondre aux critiques qui reprochaient au tram de ne pas desservir un établissement générateur de 14 000 déplacements

Contrairement à la plupart des agglomérations françaises, celle de Valenciennes se caractérise par une organisation multipolaire, horizontale et diffuse, avec des cités minières et sidérurgiques souvent isolées dans des centres urbains désorganisés. Le tram est donc vu comme un outil d'aménagement et d'urbanisme pour relier à terme les principaux pôles économiques que sont la sous-préfecture (41 000 habitants), Denain, Saint-Amand-les-Eaux et Condé-sur-Es-

> Les grandes dates

- 1994 : premières études.
- Mars 1998 : approbation du choix du tramway (projet Transvilles) par le Siturv.
- 1999 : choix du tracé.
- Février 2001 : approbation du PDU (révisé en février 2005).
- Juillet 2001 : déclaration d'utilité publique.
- Novembre 2002 : acceptation du dossier de subvention (41,5 millions d'euros) par l'Etat.
- Février 2003 : présentation du calendrier des travaux.
- Mars 2003 : début des travaux.
- Septembre 2004 : première soudure aluminothermique de deux rails.
- Novembre 2004 : sortie de la première rame de Citadis des usines rochelaises.
- Mars 2005 : livraison des premières rames à Valenciennes.
- 2005-2006 : essais et marche à blanc.
- 16 juin 2006 : inauguration de ligne 1, mise en service en juillet.
- 2007 : ouverture de la deuxième ligne entre Valenciennes et Denain.

caut, qui à eux quatre regroupent 55 % des emplois. Tout au long du tracé du tram – engazonné sur 50 % de son parcours – sept places ainsi qu'une dizaine de rues seront requalifiées, et la place de la gare deviendra en grande partie piétonne.

Des trottoirs plus larges, un mobilier urbain neuf devraient rendre le centre-ville plus agréable pour les piétons. Pour rompre les habitudes, les quatre parcs-relais aux abords de la ligne proposeront un vrai service multimodal : ils seront gratuits pour les détenteurs d'un ticket Transvilles et coûteront 2,60 euros pour tous les autres véhicules. Pour ce prix, tous les occupants de la voiture auront un ticket de tram aller-retour. Cette évolution devrait permettre au réseau de voir sa fréquentation réellement progresser. En 2004, il est un des rares de sa classe à n'enregistrer que 0,5 % de hausse de trafic sur ses lignes.

Cécile NANGERONI

> Les chiffres clés

- 9,5 km pour la première ligne.
- 19 stations.
- 5 communes reliées.
- Trafic attendu : 30 à 40 000 voy/jour.
- 51 300 hab. desservis. (350 000 hab. dans l'agglomération).
- 75 communes dans le périmètre des transports urbains.
- 21 rames Citadis 302, (33 m x 2,4 m) capacité 295 voyageurs (dont 48 assis).
- Vitesse moyenne : 20 à 25 km/h.

- 5 pôles d'échanges.
- 4 parcs-relais (Saint-Waast, Anzin, Pompidou près de Nungesser, Université), et un cinquième à Dutemple (phase 2).
- 25 minutes entre les deux terminus.
- Fréquences : toutes les 4 min en heure de pointe, 8 min en heures creuses.
- Coût : 304 millions d'euros d'investissement hors matériel roulant

- pour les 2 premières lignes (contre 242,75 millions d'euros, valeur juin 2001), dont 4 millions pour les pôles d'échanges.
- Financement : 60,5 ME de subventions (dont 41,5 de l'Etat), 91 ME d'autofinancement et 152,5 d'emprunts.
- Matériel : 17 rames de type Citadis d'Alstom (30,45 m x 2,40 m ; capacité 188 voyageurs (à 4 pers. debout/m²).
- Mise en service 16 juin 2006.