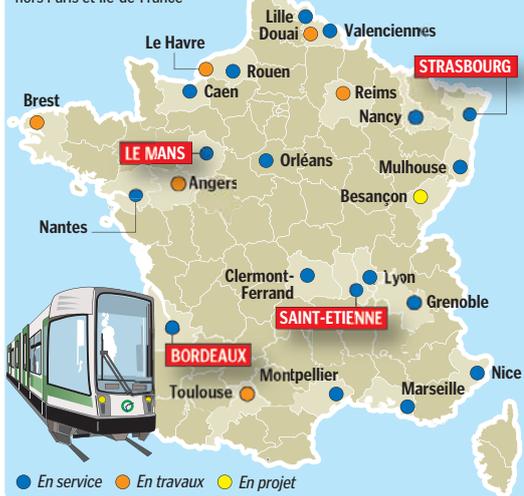


Le retour du tram

Il revient en force dans les grandes villes. Le succès du tramway est incontestable. Car plus qu'un moyen de transport, il est devenu le symbole de la métamorphose et du renouveau des quartiers qu'il traverse.

Le tramway dans les régions

hors Paris et Ile-de-France



LE 7 JANVIER 1985, le tramway revient à Nantes après vingt-sept ans d'absence. Première ville du pays à renouer avec ce mode de transport, la capitale de Loire-Atlantique essuie les plâtres, quand ce n'est pas le regard ironique de ses conseillers.

Depuis, le réseau nantais est devenu l'un des plus grands de France avec Strasbourg. Mais surtout, il a fait des émules. Aujourd'hui, dix-huit villes de province ont retrouvé ou adopté le tram. Même Paris et sa banlieue ont suivi le mouvement, la capitale ouvrant un premier tronçon en décembre 2006. Et à chaque fois, malgré parfois quelques ratés au démarrage comme à Nancy ou Clermont-Ferrand, le succès est au rendez-vous.

Et ce succès est incontestablement lié aux grands travaux urbains qui accompagnent le passage des rails. De nouveaux quartiers sortent de terre à l'emplacement d'anciennes friches. Des quartiers excentrés développent de nouvelles relations avec les cœurs des cités. Les

vieux quartiers retrouvent une seconde jeunesse. A l'image, par exemple, de la Canebière à Marseille où l'artère, débarrassée de ses embouteillages, a retrouvé son lustre d'antan. A Paris ou à Grenoble, les lignes sont même en partie engazonnées et leur aménagement particulièrement soigné.

Mieux, à Nice la ligne est ponctuée des œuvres de quinze artistes, comme les pensées calligraphiques et signées par l'artiste Ben ou les sculptures colorées plantées sur la place Masséna. Le tramway embellit alors la ville. Et transforme son quotidien, car l'arrivée d'un tramway n'est pas neutre.

« Le succès est tel que les carnets de commande d'Alstom sont complets »

A Bordeaux, les chiffres parlent d'eux-mêmes : les transports en commun y sont passés de 65 millions de voyageurs en 2005 à 91 millions en 2008. Sur la ligne qui dessert le campus, les étudiants sont

souvent obligés de laisser passer une ou deux rames surchargées avant de pouvoir s'entasser dans la suivante. « Le succès est tel dans toutes les villes que les carnets de commande d'Alstom sont complets pour plusieurs années, constate Gérard Chausset, vice-président chargé des transports à la Communauté Urbaine. Si on veut nos 20 rames en plus à l'horizon 2013 pour la 3^e phase, on a intérêt à passer commande rapidement. »

Au-delà du bâti, c'est une nouvelle façon de partager la voirie qui émerge. Voitures, piétons, vélos et tramway doivent apprendre à circuler ensemble. En général, c'est l'occasion d'améliorer les cheminements piétons. De revoir entièrement le plan de circulation. L'automobiliste perd de sa superbe et devient parfois même plus respectueux des autres. Une belle revanche pour le tramway, chassé des centres de nos villes à la veille de la Seconde Guerre mondiale par des automobiles alors toutes puissantes.

CATHERINE COLOMBÉRON

BORDEAUX

« Le paysage est transformé »

STEPHANE PUSATERI,
président de l'Association
des riverains et résidents

MISE EN SERVICE : en 1880, arrêté le 7 décembre 1958, remis en service en décembre 2003 et extension en 2007.

LE RESEAU : 3 lignes, 43,9 km, 89 stations.

LE TRAFIC : 180 000 passagers par jour.

LE PRIX : 1,40 € le ticket.

BORDEAUX (GIRONDE)
DE NOTRE CORRESPONDANT

QUI SE SOUVIENT encore des quais de Bordeaux il y a dix ans ? « C'était une autoroute urbaine, avec deux fois trois ou quatre voies pour les voitures et des alignements de hangars portuaires abandonnés », résume Stéphane Pusateri, le très actif président de l'Association des riverains et résidents de Bordeaux.

Sans oublier une haie quasi ininterrompue de grilles rouillées qui séparaient la ville du fleuve. Aujourd'hui, le tramway est arrivé et le paysage est totalement transformé. « Le tram a été un véritable projet de requalification urbaine, avec un choix ambitieux d'Alain Juppé et de la communauté urbaine de Bordeaux. La ville s'est ouverte sur le fleuve, sur les deux rives.

« Les promeneurs se sont approprié les quais »

L'aménagement des quais a été financé dans le cadre des travaux concomitants au tramway, pour 100 millions d'euros », rappelle le vice-président chargé des transports à la CUB, Gérard Chausset. Les quais offrent désormais une formidable perspective sur plus de quatre kilomètres le long du port de la Lune.

Piste cyclable, balade piétonnière, skatepark, miroir d'eau, hangars commerciaux et



QUAIS DE BORDEAUX (GIRONDE), VENDREDI. Stéphane Pusateri constate une mutation positive des quais bordelais avec l'arrivée du tram. (LP/PIERRE SAUVEY.)

musée Cap Sciences ou encore marché bio offrent leurs espaces aux usagers. « Les promeneurs se sont approprié les quais. C'est comme la *passagiata*, la promenade en Italie. C'est un vrai succès. Et le tramway a réduit la circulation automobile. C'est aussi très positif. Mais dire que le tramway a permis à la ville de redécouvrir le fleuve est une escroquerie intellectuelle », analyse cependant Stéphane Pusateri. « Ce qui

a permis de redécouvrir la Garonne est la décision d'Alain Juppé de détruire les hangars », affirme-t-il.

La ligne A Mérignac-Cenon-Lormont relie les deux rives. La B longe la partie aval des quais, des Quinconces à Bacalan, et la C l'amont, de la gare Saint-Jean aux Quinconces. « On y regarde surtout les façades XVIII^e des quais, plutôt que le fleuve et les immeubles ra-

tés du quartier de la Bastide. Et je pense qu'assez peu de voyageurs descendent pour aller flâner sur les quais. La plupart utilisent le tram pour rejoindre le centre-ville », estime Stéphane Pusateri. Le tramway et ses « travaux concomitants » ont en tout cas totalement changé la ville et son image. Ils ont aussi largement contribué à la conquête du label Unesco.

PIERRE SAUVEY

a changé leur ville

LE MANS

« Il a embelli la cité »

PATRICK BOURDAIS, directeur commercial d'une entreprise de bâtiment

MISE EN SERVICE : le 17 novembre 2007 pour la ligne principale. Et le 22 décembre 2007 pour la demi-ligne des Sablons.

LE RESEAU : une ligne de 12 km du nord-ouest (université) au sud (Antares) + 3,4 km pour la demi-ligne des Sablons, 29 stations.

LE TRAFIC : 47 000 passagers par jour.

LE PRIX : 1,30 € le ticket.

ment, ce Manceau d'adoption et de cœur — il y vit depuis trente-huit ans — n'est autre que le père du pilote de Formule 1, Sébastien Bourdais. Ancien pilote lui-même, sa passion pour les voitures ne l'a pas empêché de devenir un adepte du tramway. « J'y croyais dès le début, car j'ai connu l'arrivée du tram à Bordeaux. Au Mans, même les plus sceptiques reconnaissent maintenant son utilité. »

« C'est bien pensé »

Ce matin-là, il joue pour nous les guides sur les 15,4 km de ligne. Au terminus universitaire, au nord, son regard s'attarde sur le parking relais et les nombreux petits ensembles immobiliers qui se sont construits autour. « Vous allez voir, ça a poussé comme des champignons le long de la ligne. »

Après un premier détour par la clinique du Pré, le tracé bifurque à nouveau au niveau du centre de secours. « Ils ont voulu desservir la plupart des hôpitaux, c'est bien pensé. » Passé le centre hospitalier public, arrive la rue Gambetta. « Là, il n'y avait que des bagnes et aucune perspective. Maintenant, on voit jusqu'à République. » Au loin, en effet, de



LE MANS (SARTHE), HIER. Comme une majorité de Manceaux, Patrick Bourdais a adopté le tramway, un an seulement après sa mise en service. (LP/YVES BOITEAU)

LE MANS (SARTHE)

DE NOTRE CORRESPONDANT

AU MANS, personne ne semble s'en être plaint. Depuis la semaine dernière, neige et températures glaciales obligent le tramway à circuler à vide, la nuit, pour éviter la formation du gel qui pourrait le contraindre à l'arrêt. Un jour sans tram ? Un an après sa mise en service, les Manceaux ne l'imagine même pas, tant l'équipement semble s'être inséré dans leur quotidien et leur environnement.

« Il y a des endroits dont je ne me souviens même plus comment ils étaient avant. Notre mémoire ne garde bien que ce qui est beau », sourit Patrick Bourdais. Directeur commercial d'une entreprise de bâti-

l'autre côté de la Sarthe, le clocheton de la chapelle de la Visitation annonce l'emblématique place de la République dont la rénovation illustre, à elle seule, la façon dont le tram a redessiné l'espace urbain. « Les voitures y sont interdites, les piétons rois. À part la façade du Monoprix, ça a de la gueule ! »

Avenue du Général-Leclerc, le tram plonge vers la gare où s'achève l'aménagement d'un pôle d'échange

multimodal. Des pancartes annoncent des milliers de mètres carrés de bureaux tertiaires.

« Là, je peux vous dire que les petites maisons ont pris de la valeur. C'était pourtant pas très beau. » Mais pour Patrick Bourdais, c'est l'avenue Jean-Jaurès qui a le plus bénéficié du lifting du tram. C'est dans ce quartier que son fils, qui vit en Suisse, a acheté un appartement. « L'idéal pour lui. Quand il revient, il y est di-

rectement en sortant du train. » A Saint-Martin, un embranchement file vers les Sablons.

Le voyage s'achève au sud à Antares, terminus de la ligne régulière où voisinent salles de sports (Le Mans Sarthe Basket), de spectacle, circuit des 24 Heures et le futur stade de foot en construction. Patrick Bourdais est sous le charme. « C'est évident, le tram a embelli la cité. »

YVES BOITEAU

STRASBOURG

« Les quartiers se sont rapprochés »

YANNICK JUND, directeur d'une agence immobilière

MISE EN SERVICE : en 1994. Extensions : d'août 2007 (vers les quartiers de Neudorf et du Neuhof au sud, et de la Robertsau au nord), et juin 2008 (communes périphériques).

LE RESEAU : Cinq lignes, 39 km de rails (53 km de lignes commerciales), 65 stations.

LE TRAFIC : 250 000 passagers par jour

LE PRIX : 1,40 € le ticket.

STRASBOURG (BAS-RHIN)

DE NOTRE CORRESPONDANTE

INAUGURÉES à l'été 2007, les extensions du tram de Strasbourg (Bas-Rhin) vers le sud de l'agglomération, auparavant coupé du centre par un canal doublé d'une route nationale surplombée par un viaduc routier, ont rapproché du centre-ville les quartiers résidentiels de Neudorf (41 000 habitants) et populaire du Neuhof (20 000 habitants). « Le tram, c'est un avantage pour tous les riverains, assure Yannick Jund, directeur d'une agence immobilière proche de la nouvelle ligne. Moi qui ne le prenais jamais, aujourd'hui je l'utilise tout le temps pour aller au centre-ville. C'est plus simple, on y est en quinze minutes au lieu de trente et on n'a pas de stationnement à payer. »

Recentrer la zone universitaire

Originnaire du quartier, il note encore : « Quand j'étais petit, on habitait à Neudorf, pas à Strasbourg. Aujourd'hui, le quartier est moins centré et replié sur lui-même. » D'un point de vue professionnel, Yannick Jund remarque : « Le tram est un atout pour l'immobilier, il a fait grimper les prix de 20 % environ avant la crise, qui a remis les compteurs à zéro (NDLR : soit



Yannick Jund vante les bienfaits du tramway pour sa ville. (LP/MARIE MARTY.)

environ 2 100 € le mètre carré à Neudorf).

Mais outre la liaison vers le centre, le tram a surtout permis de rapprocher considérablement Neudorf du quartier universitaire de l'Esplanade grâce à la démolition du viaduc Churchill et à sa reconstruction à niveau, sur lequel passe le tram. Conséquence directe : « Nous avons beaucoup plus d'étudiants qui s'installent ici », juge le professionnel de l'immobilier. Mais cette extension du réseau vers les quartiers sud de Strasbourg « n'est pas aussi déterminante qu'elle aurait pu l'être », la faute au tracé choisi qui contourne le centre de Neudorf, regrette Georges Hildwein, vice-président de l'Association des riverains et amis de Neudorf (Aran). « D'ailleurs, la ligne est déficitaire », assure-t-il. Heureusement, à cette extension du tram se sont ajoutées des infrastructures culturelles et commerciales autour du canal, assurant cette « couture fine » chère à l'ancienne maire Fabienne Keller, entre deux parties de Strasbourg jadis séparées. **MARIE MARTY**

SAINT-ETIENNE

« De nouvelles entreprises vont s'installer »

ALAIN BOYER, propriétaire d'un hôtel



Alain Boyer. (LP/CYRIL MICHAUD.)

MISE EN SERVICE : première ligne de tramway (entre les quartiers la Terrasse et Bellevue) en décembre 1881. Mise en service de la seconde ligne (prolongation jusqu'à la gare de Châteaureux) : le 6 octobre 2006.

LE RESEAU : 2 lignes, 11,6 km, 70 stations.

LE TRAFIC : 70 000 passagers par jour.

LE PRIX : 1,30 € le ticket.

SAINT-ETIENNE (LOIRE)

DE NOTRE CORRESPONDANT

IL Y A DEUX ANS, lors de l'inauguration d'une seconde ligne de tramway à Saint-Etienne, reliant le centre-ville à Châteaureux, promesse avait été faite par le maire de l'époque, Michel Thiollière, qu'un vaste quartier des affaires émergerait près de la gare, en lieu et place d'anciennes friches industrielles. Promesse tenue puisque, aujourd'hui, ce quartier est en train de voir le jour, organisé autour du nouveau siège social du groupe Casino. Bien que les choses semblent traîner un peu...

« C'est une très bonne nouvelle ! Seulement, il ne suffit pas d'avoir un tramway et de belles rues. Nous attendons de véritables constructions de bureaux qui puissent permettre à des entreprises nouvelles de venir s'installer à Saint-Etienne et développer l'activité économique », s'impatiente Alain Boyer, propriétaire depuis 1990 de l'hôtel Kyriad, situé à deux pas

de la gare. « Lorsque tout sera construit et rempli, ce sera exceptionnel ! » A Châteaureux, sur 40 ha, il est question de bâtir 250 000 m² de bureaux et 400 logements locatifs, un hôtel haut de gamme, ainsi qu'un pôle administratif. Un chantier colossal évalué à 250 millions d'euros qui permettra de créer — en plusieurs étapes programmées sur quinze ans — 9 000 emplois supplémentaires à Saint-Etienne.

« Depuis deux ans, Châteaureux a bien évolué. On attend maintenant de voir si tout ce qui a été promis par l'Epase (Etablissement public d'aménagement de Saint-Etienne) sera tenu. On espère que le dynamisme commercial du quartier sera revalorisé par cet espace de surfaces libres. Le projet est séduisant ! »

S'il ne croit pas trop en d'éventuelles retombées économiques générées par le futur pôle administratif — en cours de construction — qui accueillera les bureaux de la communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole, Alain Boyer attend en revanche beaucoup du projet porté à Châteaureux par l'architecte japonais Fumihiko Maki, chargé de construire une première tranche de bureaux : un site à dominante tertiaire qui pourra accueillir jusqu'à 1 300 personnes dès 2011-2012. Le plus dur commence désormais pour l'Epase et la municipalité stéphanoise : trouver les entreprises qui occuperont cette vaste surface.

CYRIL MICHAUD