



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 23 octobre 2013 (14 h-17 h). Elle ouvrira un cycle de réflexions sur « Le tramway comme projet urbain » et portera sur le thème :

DU PROJET DE TRANSPORT AU PROJET URBAIN : les liens entre urbanisme et transport

Intervenants :

- **Nadia Arab** (maître de conférences à l'Institut Français d'Urbanisme, UPEM)
- **Anne Grillet-Aubert** (chercheuse à l'IPRAUS, maître-assistante, ENSA)
- **Philippe Hamman** (professeur de sociologie à l'Université de Strasbourg)
- **Alfred Peter** (paysagiste DPLG)

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 : Anne Grillet-Aubert

Anne Grillet-Aubert est architecte-urbaniste, maître-assistant à l'ENSAPB et chercheur à l'Ipraus (UMR AUSser).

Elle est spécialisée dans les domaines de l'urbanisme, de la planification territoriale et des transports. Ses travaux concernent l'articulation entre offre de transport public ferroviaire et processus d'urbanisation ; ils ont porté sur l'insertion du tramway dans les villes françaises dans le cadre des recherches menées par l'Ipraus pour le Predit.

- Témoignage : Alfred Peter, « Tramway "super star" »

Résumé : Le come-back du tramway français est un vrai miracle urbanistique. En deux décennies, ce système de transport en surface a permis de reconquérir de nombreux sites entièrement soumis, et souvent anéantis, par les « vroum vroum ». Il a permis de rééquilibrer les modes de déplacement en entraînant dans son sillage les modes doux, le goût de la marche à pied... Il devient de plus en plus un déclencheur de projets de restructuration ou de développement urbain. Et, fait rarissime, le modèle du « tramway à la française » s'exporte dans de nombreux pays dans le monde. Avec quelques exemples puisés dans ses propres réalisations, Alfred Peter retrace les temps forts, les échecs et les perspectives d'avenir de cette belle histoire.

Intervenant : Alfred Peter, paysagiste dplg, a été formé à l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles. Il a créé son agence à Strasbourg et plus récemment à Lyon. Comme de nombreux paysagistes de sa génération, il a commencé à travailler sur les aménagements d'espaces publics. Dans les années 1990, il a été un des premiers concepteurs urbains à se confronter aux grands projets d'infrastructures, les tramways en particulier. Le projet de Strasbourg, sur lequel il travaille toujours, fut son laboratoire. Cette bataille étant gagnée, il travaille aujourd'hui sur d'autres matières à explorer ; en particulier, le concept « d'inversion du regard », consistant à faire de la nature un projet et non un règlement...

Le témoignage d'Alfred Peter sera recueilli et commenté par Anne Grillet-Aubert.

- Nadia Arab, « Articuler transport et urbanisme : une question d'organisation. Les enseignements de la ligne B strasbourgeoise »

Résumé : L'objectif d'articulation entre transport et urbanisme à l'occasion des projets de tramway suscite un large accord de principe. Pourtant, en dépit des meilleures volontés, il soulève bien des problèmes et ne s'accomplit pas toujours avec bonheur. À la suite d'une recherche empirique sur l'élaboration des choix d'implantation de la ligne B du tramway strasbourgeois, j'apporterai deux éléments aux débats de ce séminaire. Premièrement, j'évoquerai ce qui me semble un point aveugle de la recherche sur ces questions. Les projets de tramway sont en effet généralement étudiés au travers des projets de ligne. Or, la question de l'articulation entre transport et urbanisme se pose à deux échelles : l'échelle du projet de ligne et l'échelle du projet de réseau de tramway. Je montrerai, en m'appuyant sur la ligne B strasbourgeoise, que cette distinction est d'autant plus importante à considérer que les questions territoriales impliquées n'y sont pas les mêmes. Deuxièmement, j'insisterai sur l'importance des mécanismes organisationnels. Articuler transport et urbanisme n'est ni spontané ni mécanique. C'est, au contraire, une opération qui suppose d'organiser des relations entre des acteurs portant des préoccupations et des expertises diverses, dont la convergence voire la compatibilité ne vont pas de soi. En somme, articuler transport et urbanisme c'est d'abord organiser des interactions entre des porte-paroles de chacun de ces domaines, eux-mêmes diversifiés.

Auteur : Nadia Arab, sociologue et urbaniste, est maître de conférences à l'Institut Français d'Urbanisme, actuellement chercheure en délégation CNRS au Latts, Université Paris Est. Au

croisement des théories des organisations et de l'action collective, de l'innovation et de la conception, elle explore les nouvelles modalités d'élaboration et de conduite des actions publiques et privées qui transforment l'espace et ses usages. Une des orientations de ce travail consiste à aborder les projets d'aménagement comme une activité collective pour y étudier les processus d'élaboration et leur management, notamment en situation d'innovation.

Contact : nadia.arab@univ-paris-est.fr

- Philippe Hamman, « *Le tramway, des déplacements au projet de ville : dynamiques transactionnelles* »

Résumé : À partir de l'exemple des projets urbains de tramway développés dans deux grandes villes françaises, Strasbourg et Montpellier, la communication revient, par un regard croisé, sur les discussions relatives aux enjeux de déplacements dans la ville incarnés par le tramway, entre outil au service d'un projet urbain ou venant figurer lui-même un projet de ville, au-delà de la seule question de transports, ou plutôt en la pensant en relation à l'heure des injonctions croissantes à la « ville durable ». Corrélativement, c'est la place de la négociation et des transactions sociales dans l'urbanisme et l'action publique territoriale qui est questionnée : le projet négocié entre un nombre croissant d'acteurs et de groupes, qu'il importe de qualifier, relève-t-il de l'évidence ou d'une injonction paradoxale, notamment lorsqu'il en va, comme pour le tramway urbain, de « grands projets » ? Peut-on au final transiger sur l'in-négociable ? Voit-on se dégager des espaces de négociations plus que d'autres ? Comment gérer, autrement dit, l'innovation et la diffusion du projet de tramway ?

Auteur : Spécialiste de sociologie de la ville, des territoires et de l'environnement, Philippe Hamman est professeur des Universités à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional (IUAR), Faculté des sciences sociales, à l'Université de Strasbourg (UdS), où il est directeur-adjoint du Laboratoire sociétés, acteurs, gouvernement en Europe (SAGE, UMR 7363, CNRS-UdS). Il co-dirige le master mention urbanisme et aménagement de l'UdS, et anime la spécialité « projets et sociologie de l'aménagement, de l'urbain, des médiations et de l'environnement » (Psaume). Parmi ses ouvrages récents : *Le Tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements* (dir.), Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, coll. Espace et territoires, et *La Négociation dans les projets urbains de tramway. Éléments pour une sociologie de la "ville durable"* (avec Christine Blanc et Cécile Frank), Bruxelles, PIE - Peter Lang, 2011, coll. EcoPolis.

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 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, ENSÀ 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), ENSÀ 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 Cavaillé et la naissance du « Tramway Français Standard ».*

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.*

Programme provisoire des séances suivantes :

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

Avec la participation de :

Marc Wiel, urbaniste, ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Brest

Caroline Gallez, chercheuse à l'IFSTTAR.

Cyprien Richer, chercheur au CETE du Nord-Picardie.

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.*

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 els services techniques des villes

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