

« Transports collectifs en site propre en France, 1980-2010. Infrastructures de transport et projet urbain face aux enjeux de la soutenabilité environnementale »

Laboratoire UMR AUSser-CNRS 3329

École Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA) de Paris La Villette et

Université de Paris1Panthéon-Sorbonne, Paris

Doctorant : KWEON Inseok

Directrices de thèse

- ♦ Professeur Mme. BOWIE Karen, ENSA de Paris La Villette, Laboratoire UMR AUSser-CNRS 3329
- ♦ Docteur, Mme.GRILLET-AUBERT Anne, Maître-assistant, ENSA de Paris Belleville, Laboratoire UMR AUSser-CNRS 3329

Membre du comité de thèse

- ♦ Professeur M. WATCHER Serge, ENSA de Paris La Villette, Laboratoire UMR AUSser-CNRS 3329

Principaux domaine abordés :

Transports Collectifs en Site Propre(TCSP), Tramway, Eco-mobilité, Espace public, Urbanisme et Développement Durable, Géographie et Aménagement des territoires.

Introduction au projet :

Le réseau de transport se développe avec l'évolution de la ville. Il permet de montrer plusieurs manières de représenter ses territoires et de rappeler ses originalités. Ces dernières deviennent des indices d'organisation des déplacements quotidiens et sont des éléments caractéristiques de la ville et du réseau. Aujourd'hui et depuis l'émergence des transports en commun, les manières de se déplacer sont multiples et la potentialité du réseau se manifeste nettement avec la technologie adoptée aux exigences du développement durable. Il semblerait que la transformation d'un réseau se construit selon la nouvelle manière de se déplacer avec nouveau mode de transports public.

« Les voies, le réseau des lignes de déplacement habituel ou éventuel à travers le complexe urbain, sont les moyens les plus puissants pour mettre de l'ordre dans l'ensemble. Les lignes-clés devraient posséder certaine qualité particulier qui les distingue des chenaux de l'environnants : une concentration de certaine utilisation ou de certaine activités particuliers le long des bords, une qualité spatiale caractéristique, une texture particulière du sol ou des façades, un modèle d'éclairage spécial, un ensemble unique d'odeur ou de sons, un détail ou un style de plantations typiques»¹.

La perception visuelle prédétermine un nouveau mode de transport et le réaménagement de l'espace public pour faire un quartier équitable. Elle est permise de questionner les stratégies publiques d'intervention sur le projet urbain en recherchant notamment les actions envisageables pour répondre aux problématiques du développement durable et enjeux spécifiques de l'aménagement des territoires.

Problématique

Si l'enjeu majeur du nouveau tramway est de concevoir un vecteur de mobilité durable avec les stratégies publiques pour répondre aux problématiques du développement durable et enjeux spécifiques des aménagements territoriaux, nous pouvons nous demander de quelle

¹ Extrait : «*La forme de la ville* », in « *L'image de la Cité* », Kevin Lynch, , p.111, éd.Dunod, 1999.
Titre original en anglais « *The Image of the City* »,éd. The M.I.T. Presse, Cambridge, 1960

manière l'émergence du nouveau tramway contribue à des déplacements durables dans une stratégie politique globale? Dans quel aménagement urbain s'introduit la pensée de la mobilité et quel est son rôle? Comment le projet de tramway s'appuie sur le projet urbain par un outil d'intervention ?

Déroulement du projet

La recherche s'attachera à se demander de quelle manière l'évolution du tramway favorise le développement durable et l'éco-mobilité. Pour répondre à ces questions, nous étudierons le choix de son tracé et la manière dont a été pensé et décidé un tel projet. Nous ferons un bilan comparatif des effectifs du TCSP sur les agglomérations françaises afin de tirer les conclusions sur son urbanité.

1. Nous présenterons d'abord « l'évolution et la renaissance du tramway » des villes françaises depuis le concours lancé par le secrétaire d'État Marcel Cavallé en 1975 (Grenoble, Bordeaux, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse) et Le tramway reprend alors sa place à Nantes en 1985. L'objectif de ce concours était de penser et concevoir le tramway standard français au travers les huit agglomérations françaises. Le contexte d'origine nous permettra de comprendre le mode de production dans son contexte politique, son évolution. Quelles sont les nouvelles pensées politique de sa fabrication et de son organisation, et comment la collectivité assume leurs politiques de transports.
2. Nous proposons de comparer comment le tramway contribuera au développement urbain et aux nouvelle pratique dans l'espace qu'il implique. L'espace formé est lié à la pratique de l'espace qu'il fournit, de même que la physionomie du déplacement quotidien et sa qualité.² Il est nécessaire de relativiser l'insertion du tramway avec la mobilité durable. Nous allons voir donc de quelle manière a été abordé « du transport à l'éco-mobilité ». Quels critères sont pris en considération comme outil de la durabilité sur l'interaction spatiale et conceptuelle.

² « Ce temps vécu n'exclut ni un temps représenté ni un temps conçu, bien au contraire, ces trois expressions du temps s'entremêlent au point de s'unir. », Thierry Paquot « *l'Homo urbaus est-il écologiste ?* ». in Sous dir. Juilen DAMON, *Ville à vivre, modes de vis urbains et défis environnementaux*, éd. Odile Jacob, 2011.

3. Nous comparerons la stratégie politique et comment le tramway adopte les enjeux politiques. Il est nécessaire de comparer de quelle manière les acteurs se sont constitués. Comment l'organisation des acteurs considère son utilité politique au cours de l'évolution du TCSP? Enfin, nous comparerons le tramway dans l'aménagement urbain, nous nous focaliserons sur la mise en place du tramway et l'aménagement urbain qui en découle. Selon quelles conditions les concepteurs considèrent la présence du tramway, quelle est son rapport avec le projet urbain ?

Méthodologie

Le processus de méthodologie est de **comparer** l'évolution du tramway dans les agglomérations françaises entre 1980 et 2010.

1. Comparaison de la stratégie politique par époque et par la communauté urbaine.
Ces comparaisons analytiques permettent de comprendre le caractère du tramway à chaque époque et comment le réseau du tramway évolue. Nous souhaitons ainsi étudier les espaces publics autour de la ligne de tramway afin de savoir de quelle manière ce nouveau mode de transport en commun caractérise son ambiance architecturale et urbanistique. Avec ces éléments précis, nous vérifierons qu'il y a un lien entre l'aménagement de l'espace public et le transport collectif dans son organisation. Nous développerons la corrélation entre le tramway et l'espace local sur la représentation de la qualité de l'espace public conçu.
2. Comparaison de la construction stratégique des acteurs.
Une grande diversité établit un état des lieux pour comprendre que les acteurs portent un regard différent selon leur propre point de vue. Selon les plusieurs acteurs politiques et les administrations concernées, nous vérifierons que les applications principales seraient de changer le moyen de transport collectif et de définir le rôle du tramway et ses modalités. Nous pouvons donc nous interroger comment le tramway prend son utilité et sa limite dans le processus du projet par son tracé. Toutefois la forme du réseau de ville ne change pas son origine, la mobilité se transforme, elle nécessite de nouveaux éléments. Même si le principe de ce cheminement s'inscrit

dans une confrontation : l'hésitation du choix de site et la fonctionnalité entre l'automobile et le transport en commun, le nombre de stations et la vitesse commerciale, etc.³

3. Les documents de la communication de presse des maitres d'ouvrage et les articles des spécialistes du tramway présentent les stratégies des acteurs, les traitements de l'espace par les architectes et les interprétations paysagères selon les positions politiques, économiques, techniques et spatiales. Ils se présentent selon leurs façons de penser afin de discerner l'influence du réseau de la ville et de la mobilité à travers le projet du tramway.

4. Comparaison des types d'accessibilité et des typologies urbaines

Le tramway tient avant tout sa signification s'il permet une durabilité de son identité. Nous pouvons voir comment le tracé du tramway se présente la forme urbaine, car chaque ville possède ses morphologies urbaines. Ceci permet de savoir de quelles façons ces différents éléments agissent sur la ville. Dans cette hypothèse, nous pourrions retourner vers les projets de tramway afin de savoir quel sont les facteurs qui ont permis la renaissance du tramway et quel a été son rôle dans le projet urbain plus précisément à la création de l'éco-quartier et à la rénovation urbaine en focalisant sur le lien entre «le tramway et le projet urbaine».

5. Consultations des archives historiques

Le choix des ouvrages, des revues et des iconographies (Plan de ville, photographie, carte postale, etc.) seront intentionnés de l'adaptation de nouveaux transports collectifs de chaque époque. Nous analyserons comment les ouvrages font connaître ce qui s'est produit lors de l'état des lieux de l'époque. Qu'ont-ils suscité dans la procédure de réalisation soulignée par sa conception identifiable afin de se nourrir des changements urbains après l'insertion du tramway. Ainsi, nous vérifions son mode d'application, les intérêts de la ville précisent les raisons pour lesquelles les éléments ont été construits et ont été conçus pour représenter l'identité collective.

³ STIF, Rapport final « Création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris » 2000

Perspective à l'issue de la thèse

De nombreuses villes françaises développent le réseau du tramway requalifiant ainsi la voie existante. L'aménagement des espaces publics et l'ambiance urbaine particulière. Le tramway actuel est un moyen efficace pour la mobilité durable, le choix du mode de transport collectif d'acteurs publics connaît une forte capacité à des enjeux politiques de premier ordre.⁴

Avec cet avantage, les dix-huit agglomérations françaises participent actuellement à la création de nouvelles lignes et au prolongement des réseaux de transports collectifs en site propre. Ils bénéficient de leurs nouveaux modes de transports collectifs avec la requalification de l'espace public. Le tramway alors représente plus qu'un simple moyen de transport et d'outil en matière de réduction de consommation d'espace, de requalification ou revalorisation du tissu urbain ou d'image de la ville.⁵

Dans cette perspective, le tramway en France pourra structurer et connecter l'ensemble des réseaux de transports collectifs des agglomérations françaises. Alors, Il est intéressant de tirer la leçon à partir des villes de province qui ont beaucoup une expérience plus grande que l'Île-de-France. La volonté apparaît comme étant de faire circuler plus librement et d'assurer les connexions intercommunales et de favoriser le déplacement durable pour construire la ville soutenable.

⁴ Ministère de l'Écologie, du Développement durable, Transport et du Logement, « *Nouveau tramway en France* », 2011

⁵ Cécile Nangeroni, « l'insertion urbaine des TCSP » in « *Raillet Transports* pp.35-39, N° 362, le19 Janvier 2005