VRIJE BAAN VOOR TRAMS IN NOORD-FRANKRIJK

Jef Van Staeyen

auteursversie van het in *De Franse Nederlanden* in 2010 gepubliceerde artikel

"Valenciennes, rue des Dentellières. De tram schuift stil voorbij de kleine markt met de oude huizen en het nieuwe monument. In de Rue de la Vieille Poissonnerie aangekomen, zie ik in de vitrines hoe het gebak naar me lonkt. Daarnet, aan de Sous-Préfecture, was dat Lucie niet die ik zag?
'n Kwartiertje geleden heb ik de universiteitsbibliotheek verlaten, en binnen enkele minuten sta ik aan het station, waar de trein naar Rijsel op me wacht. Als ik hier even uitstap, koop ik snel wat chocolade. Tussen twee trams, vijf minuten, dat moet lukken. En wie weet zie ik Lucie dan nog. Voor haar wil ik best een tweede tram missen. Of zelfs mijn trein."

In Valenciennes zijn sommige straten tot ware tramstraten heringericht: rue de la Vieille Poissonnerie, met het station Hôtel de Ville

Frankrijk is een modern land. Het houdt van moderne dingen, van hoogwaardige technologie: TGV, Concorde, Rafale, Exocet, ITER en EPR. Het heeft daar ingenieurs voor, en wereldvermaarde hogescholen, en nationale onderzoeksprogramma's. Tot meerdere eer en glorie van het land, en zo mogelijk ook van de betalingsbalans — al kan dat laatste al 's tegenvallen.
Frankrijk is ook een oud land, met een dikke humus van historisch bewustzijn. Het houdt van oude dingen, van traditie en van erfenissen, die met A.O.C.'s in het *terroir* geworteld zijn. Tot meerdere eer en glorie van het land, en van de betalingsbalans — maar de concurrentie is sterk.
Frankrijk wil graag de eerste zijn, de beste leerling van de klas, de gele trui. Een mooie plaats in het peloton interesseert haar niet. *"Deelnemen is belangrijker dan winnen"* mag dan al aan Pierre de Coubertin worden toegeschreven, aan de Fransen is die slogan niet besteed. Winnen of thuisblijven.
Daarom is een Fransman ofwel uitmuntend — de eerste van de klas — dan wel ongewoon slordig. *Nonchalant et désinvolte.* Gewoon goed bestaat niet. Franse gebouwen en machines zijn ofwel ongeëvenaarde hoogstandjes — *l'Arche de la*

Défense, het viaduct van Millau [1], een Citroën DS, een TGV — dan wel slordig in elkaar geflanst. Een tussenweg — gewone kwaliteit — die is er niet. Met de Franse keuken als gelukkige uitzondering.

Een tram is een gewoon ding. Vervoert honderd mensen die geen auto hebben met lage snelheid door de straten van de stad. Twee stalen gleuven in het wegdek onderaan, een koperen draad bovenaan. Daartussen een beglaasde doos op stalen wielen met een pantograaf, een wattman en een bel. Een drukpan is moderner. Dus moesten de trams wel uit het Franse straatbeeld verdwijnen: niet modern, maar ook niet oud genoeg — geen *A.O.C.*
Frankrijk is Zwitserland niet, noch Duitsland of Nederland, en nog minder Tsjechoslowakije, om van België maar te zwijgen. Eind jaren zeventig kon je alleen in de drie *achterlijkste* Franse steden nog trams zien rijden. Inderdaad: Saint-Etienne, Marseille [2] en Rijsel. Die laatste stad — of agglomeratie — was een geval apart: de trams reden er (ze rijden er nog) op de brede Grand Boulevard tussen Rijsel, Roubaix en Tourcoing [3] . In 1968 heeft het weinig gescheeld of ook daar waren de trams verbannen, toen het plan bestond de brede laan tussen Rijsel en Marcq-en-Barœul tot een internationale autoweg om te bouwen, een stukje E3 van Antwerpen naar Parijs. Enkele jaren later, in 1980 en 1981, kon de Rijselse trammaatschappij de afgediende en deels geaccidenteerde Düwag-tramstellen van Duitse en Zwitserse collega's voor een zacht prijsje overkopen, ze mooi opknappen en herschilderen. Pas nadat enkele stellen onverwachts vuur hadden gevat (tijdens de rit!) werden ze in 1994 door nieuwe trams — de huidige — vervangen: de Italiaanse Breda's uit Pistoia, met een integraal lage vloer, maar ook onnodig veel lawaai, en — zo lijkt het soms — met vierkante wielen. Onderwijl werd wel een revolutionaire, volautomatische metro gebouwd, de VAL, of Véhicule Automatique Léger (ook Villeneuve d'Ascq-Lille). Na de eerste lijn, die in april 1983 in gebruik genomen werd, hebben talrijke steden in binnen- en buitenland het Rijselse systeem geadopteerd.

De tram als architect van de stad
In Frankrijk moet een gebouw al goed vervallen zijn, voor het wordt hersteld. Gewoon jaarlijks opknapwerk bestaat er nauwelijks; daar valt geen eer aan te halen. Maar een ruïne, een versleten gebouw radicaal verbouwen, dat is pas Frans; daar kan je je naam op zetten.
Dat geldt ook voor trams. In de jaren zeventig was de Franse tramtechnologie zodanig achterop geraakt, dat een hernieuwde belangstelling mogelijk werd. En zo gebeurde ook. In 1975, toen iedereen van metro's droomde, desnoods van autobussen, en vooral van auto's, bezorgde een nationale commissie nieuwe normen voor de Franse tram: een geijkte spoorbreedte van 1,44 m (zoals normale spoorlijnen zijn, en dus breder dan het metrische tramspoor in Antwerpen, Gent of Rijsel), een maximum snelheid van 70 km per uur, en een wagenbreedte van ongeveer 2,30 meter. Enkele jaren later, in 1979, besliste het West-Franse Nantes, als eerste stad van het land, tot de bouw van een brandnieuw tramnet — de trams waren er in 1958 uit het straatbeeld verdwenen. Al in 1985 reden de eerste rijtuigen door de prachtige, heraangelegde lanen van de stad, maar twee jaar eerder, bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1983, was de burgemeester wel zijn meerderheid kwijt. Vandaag heeft Nantes een van de belangrijkste tramnetten van het land, tot ieders trots en tevredenheid. En blijft het op stedenbouwkundig vlak een actieve en boeiende stad.

Openbaar vervoer werd een belangrijk onderwerp in de Franse gemeentelijke politiek — in een land waar zowel stedenbouw als stedelijk vervoer lokale bevoegdheden zijn.

Het station Anzin-Hôtel de Ville in het hart van een industriële randgemeente. Een verlaten mijnterrein werd een tramstation, met een park, een mediatheek en nieuwe wooncomplexen. Naast zowat de helft van de tramstations zijn of worden omvangrijke bouwwerken uitgevoerd.

In Straatsburg draaiden de verkiezingen van 1989 rond de beslissing van de uittredende meerderheid een volautomatisch metronet te bouwen (een VAL, naar Rijsels model). Zeer tegen de zin van de meeste handelaars kwam de oppositie, die een tramnet bepleitte, als overwinnaar uit de bus. Straatsburg startte de bouw van het mooiste tramnet van het land, met de mooiste en meest praktische trams. Ruim bemeten en beglaasd, hebben ze zeer brede deuren en een integraal lage vloer. De Kortrijkzaan Johan Neerman speelde een belangrijke rol bij het ontwerp van deze moderne tram, die nog steeds het ijkpunt is voor kwaliteit in het openbaar vervoer.

Vandaag zijn er in Frankrijk een twintigtal stedelijke tramnetten, en er komen er steeds bij. Zelfs Parijs heeft trams. Weliswaar zijn niet al die trams even mooi en comfortabel als het Straatsburgse model, toch werd en wordt er steeds bijzonder veel aandacht besteed aan het *design* van de rijtuigen en aan de kwaliteit van de openbare ruimten waarin ze bewegen. De tram wordt de architect van de stad. Mulhouse, Nice, Bordeaux en Valenciennes — waarover straks meer — zijn prachtige voorbeelden. Bordeaux ontwikkelde zelfs een nieuw en elegant systeem zonder bovenleiding, waarbij de trams op een veilige wijze vanuit een derde rail in de grond worden gevoed. Het systeem wordt heel nieuw geacht, en is dat ook — ten dele althans. Want honderd jaar geleden hadden ook Rijselse trams zo'n derde rail. Bij het naderen van de *rue Nationale*, de *rue Faidherbe* en de *Grand'Place* werd de hengel (de "trolley") naar beneden gehaald, en een wagentje (of *"charrue"*) in een centrale rail geïnstalleerd. Er was immers geen bovenleiding in het centrum van de stad, om dezelfde esthetische redenen als vandaag in Bordeaux — en morgen ook in Reims. Een tram *A.O.C.,* als het ware.

* * *

Noord-Frankrijk heeft decennia lang — grosso modo van de jaren 1880-1890 tot de jaren 1960 — een belangrijk tramnet gehad, weliswaar niet zo aaneengesloten als in België, waar je met de *boerentram* heel het land door kwam, maar steden en stadjes als Armentières, Douai, Cambrai, Maubeuge, Valenciennes, Duinkerke, Rijsel, Roubaix en Tourcoing hadden trams. En zelfs in het kleinere Cassel kon je met de tram van het station in de vlakte naar het hooggelegen marktplein rijden. Je kon ook trammen op het land, zoals van Armentières naar Halluin, van Douai naar Aniche, of van Valenciennes naar Saint-Amand, Denain, Quiévrain en Bon-Secours (een bedevaarts-

oord nabij Péruwelz). Rijselse stadstrams zag je in nagenoeg alle belangrijke straten van de stad en in alle randgemeenten. Ook Roubaix en Tourcoing hadden erg dichte tramnetten. Zelfs het Belgische Herseaux had een tramverbinding met Roubaix [4]. Waar de straten breed genoeg waren, legde elke maatschappij trouwens haar eigen sporen. In de jaren vijftig en zestig veranderde dit. Trams werden lastige dingen. Waar ze reden gingen kostbare parkeerplaatsen verloren. Ook het instellen van eenrichtingsverkeer (dé oplossing voor de steeds talrijkere auto's) werd een heel probleem, als de trams er in de andere richting door moesten. Niet soepel genoeg. Vastgereden in het drukke autoverkeer. Dus werden tramlijnen opgedoekt. Met uitzondering van de "Mongy", want zo heet de tram op de Grand Boulevard, die zijn overleven wellicht aan de bomen te danken heeft — alhoewel, ook een boom was goedkoop in die jaren — reed de laatste Rijselse tram op 29 januari 1966 door de straten van de stad [5]. Tot vandaag vindt men zeldzame sporen in het wegdek en ankers in de gevels.

De tram hertekent de straten

In Valenciennes reed de laatste tram op 3 juli 1966. Exact veertig jaar later, op 3 juli 2006, nam de trotse stad haar nieuwe *lijn 1* in gebruik: 9,5 km lang, bedient ze vijf gemeenten van de agglomeratie, van de universitaire campus ten zuiden van de stad, via het stadscentrum en het station, tot de westelijke randgemeente Anzin. Ze heeft ongeveer 240 miljoen euro gekost. Een goed jaar later, in september 2007, was de verlenging naar het industriestadje Denain klaar, een uitbreiding van bijna 9 km, die iets minder dan 70 miljoen heeft gekost. Dit prijsverschil mag niet verrassen. De eerste lijn (25 miljoen euro per kilometer) heeft belangrijke infrastructuurwerken gevergd (viaducten en zo) en ging gepaard — naar Franse gewoonte — met een hoogwaardige heraanleg van het openbaar domein, *"de façade à façade"* (van gevel tot gevel). De verlenging daarentegen loopt grotendeels op het platteland, op een oud spoorwegtracé, en is fysiek nauwelijks van een — weliswaar moderne — spoorweg te onderscheiden.

De trams van Valenciennes zijn 33 meter lang en 2,40 meter breed. Conform de Franse norm uit 1975 rijden ze op normaalspoor. Ze kunnen 295 reizigers vervoeren (waarvan 48 op zitplaatsen). Op een weekdag heb je in Valenciennes in elke rijrichting gemiddeld 120 trams (met een spitsfrequentie van 5 minuten). 's Avonds passeert de laatste tram omstreeks 22 uur. De commerciële snelheid is 30 km per uur. De comfortabele stellen zijn zo gebouwd dat verlenging tot 45 meter technisch mogelijk is, maar dat zal de eerste jaren nog niet nodig zijn. Elke weekdag gebruiken ongeveer 29.000 reizigers de tram.

Onder de bezieling van de vroegere burgemeester — en huidige minister [6] — Jean-Louis Borloo voert Valenciennes een actief stedelijk beleid, en investeert het in cultuur en design. Als je het *Athene van het Noorden* bent, kan je niet anders. De nieuwe tram past volkomen in dat beleid, en in de optie ook de kleinere steden uit de omgeving bij de heropbloei te betrekken, wat Valenciennes als centrumstad versterkt [7].

Het tramverhaal van Valenciennes heeft een hele aanloop gekend. Begin jaren negentig oordeelde een studie van het INRETS [8] dat Valenciennes behoefte heeft aan een sterk bovengronds openbaar vervoerssysteem op eigen baan, een *Transport en commun en site propre (TCSP)*. Voor ondergrondse oplossingen — waaraan eerst gedacht werd — is de agglomeratie veel te klein. Al in 1992 werd voor een tram gekozen "als het even kan" (dus geen bus, trolleybus of geleidebus), een beslissing die in 1998, na verdere studies en een openbaar onderzoek, bevestigd werd, en waarvoor

De tram van Valenciennes, een Citadis 302 van Alstom, is als een ruim en comfortabel salon, met heel veel licht.
Zo ziet een tram er uit, als hij met evenveel zorg als een auto ontworpen wordt.

de Franse Staat in november 2002 een belangrijke financiering toekende. De werken startten in februari 2003.
Na de tram naar Denain wil Valenciennes de verbindingen naar Condé (Vieux-Condé en Condé-sur-l'Escaut) en naar het Belgische Quiévrain verbeteren. Daarvoor zullen lijnen in enkelspoor worden aangelegd, 17 en 13 km lang, met ontdubbeling in de stations. Zo'n enkelspoor is tot 40% beterkoop, en laat ook meer plaats voor de andere weggebruikers. De kostprijs zal ook gedrukt worden door een deel van de lijn naar Quiévrain, vanaf Saint-Saulve, niet in de rijksweg maar naast de bestaande spoorweg aan te leggen. In dat meer landelijke gebied liggen de tramstations ook verder uit elkaar, een compromis om de commerciële snelheid te vrijwaren. De rechtstreekse aansluiting op de trein in het Belgische Quiévrain — *"de quai à quai"* — blijft echter nog even een droom. Voorlopig zal de tramlijn net vóór de grens eindigen, in het Franse Quièvrechain. Technisch noch financieel zijn de laatste twee kilometers een zwaar probleem, maar de internationale juridische afspraken vergen wat meer tijd. Ook voor ministers.

Douai gooide het over een heel andere boeg. De stad heeft een ingenieurstraditie hoog te houden — en heeft minder middelen —, en koos voor een tram die er geen is, of voor een bus die toch een tram is, met de voordelen van een tram, maar zonder de rails. De elektronisch gestuurde bus van Douai is een in Eindhoven door APTS ontwikkeld product. Zowel de "Phileas" in de lampenstad — in de "brainport" heet dat tegenwoordig — als de daaraan verwante "Evéole" van de reuzenstad zijn echter zorgenkinderen, al is dat niet noodzakelijk om dezelfde redenen. De "Evéole" is een voertuig met hybride aandrijving, zonder bovenleiding. De voertuigen zijn, naargelang de versies, 18 of 24 meter lang, goed voor 104 of 129 passagiers. Ze hebben een lage vloer, deuren aan beide kanten, en kunnen door magnetische signalen in het wegdek (elke vier meter een "spijker") geleid worden, wat vooral voor het exact aanrijden van de haltes (het *"halteren"*, zegt men in Eindhoven) heel belangrijk is. Deze nieuwe technologie zorgt voor een lagere bouwprijs (slechts 10 miljoen euro per kilometer) en meer flexibiliteit in de uitbating.
Is het een bus of een tram? Deze onduidelijkheid heeft Douai al aardig wat parten gespeeld, voor de officiële homologatie van het ding. De lokale bestuurders van Douai (van de stad, de agglomeratie en het openbaarvervoersbestuur) spreken zonder aarzelen over een tram, ook al zie je geen rails in de straat, maar zowel de lengte als de sturing van het voertuig heeft bijzondere procedures vereist, en veel tijd. Al in 2007

moest de tram er zijn, maar pas sinds 8 februari 2010 rijdt hij door de stad — zij het zonder het vernieuwende geleidingssysteem. Dus zonder de "rails".
De tram van Douai is een onderdeel van een globaal mobiliteitsbeleid. In uitvoering van de wet voor de luchtkwaliteit en voor een zuinig energieverbruik van 1996 werd in 2004 op agglomeratieniveau een mobiliteitsplan opgesteld (een *Plan de déplacements urbains,* of PDU). Dit plan voorzag zowel in de aanleg van ringwegen als in een autoluwe binnenstad. Het tekende vier tramlijnen — waarvan de eerste nu deels voltooid is — en talrijke fietspaden. Net als in Valenciennes heeft de tram in Douai de straten hertekend, waarbij de plaats van de auto drastisch werd beperkt. De tram mag er dan al uitzien als een bus, over nagenoeg het volledige tracé beschikt hij over een eigen baan met heel eigen verkeerslichten, een baan die weliswaar op de daartoe aangeduide plaatsen door ander verkeer gedwarst kan worden, maar die voor het overige niet door taxi's of fietsen of zelfs niet door gewone lijnbussen mag worden gebruikt. Bovendien heeft het centrum van Douai er een reeks comfortabele en goed leesbare fietspaden en enkele mooie pleinen bijgekregen. Zo is het marktplein van de *place Carnot* — waar trams, bussen en fietspaden samenkomen — een mooie, aangename en ook erg praktische omgeving. Ook buiten Douai vind je mooie realisaties, zoals het nieuwe plein van Dechy. Toch is de kwaliteit er niet altijd van hetzelfde niveau. Vooral de lange rijksweg naar Lewarde (richting Cambrai) roept vraagtekens op. Enerzijds is er bijzonder zorg besteed aan de verlichting, de haltes en de signalisatie (het contrast met het nog niet heraangelegde stuk naar Aniche is frappant), anderzijds neemt de centrale dubbele trambaan zoveel ruimte in beslag dat de voetpaden, de fietsstroken en/of de parkeervakken in verdrukking komen. Met een enkele trambaan (en voldoende uitwijkplaatsen) was een aangenamer, praktischer en harmonieuzer straatbeeld mogelijk geweest.

Staal op staal

Wordt Evéole de tram van de 21ste eeuw? Misschien wel, maar hij is het nog niet. Noch in Eindhoven, noch in Douai, en evenmin in Istanbul — de derde stad met dergelijk vervoer — wordt het magnetisch geleidingssysteem gebruikt. Weliswaar zijn alle wielen van het voertuig gestuurd (waardoor ze in hetzelfde "spoor" rijden), maar dat volstaat nog niet voor een centimeter-exacte sturing door een menselijke chauffeur. De hybride motor valt qua rijcomfort niet met een elektrische aandrijving te vergelijken (want meer lawaai en meer trillingen), en ook de luchtbanden op het beton halen niet de kwaliteit van het staal-op-staal-contact van een moderne tram. Tenslotte is het voertuig "kleiner dan het lijkt": voor technische installaties gaan immers meerdere kostbare vierkante meters verloren. De Evéole is — letterlijk — een transport-middel. Een praktisch ding, maar het plezier van het "reizen" ontbreekt, waaraan auto- en nu ook tramconstructeurs zoveel aandacht besteden, en dat je ook van een hoogwaardig voet- of fietspad verwacht, in de aantrekkelijkste wijken van de stad. Een gedurfd project is het, maar nog wat jong.

Meer naar het Westen (een boogscheut maar), in Lens en Béthune, Hénin-Beaumont, Liévin en Bruay, zitten de bestuurders dan weer op hetzelfde spoor als Valenciennes: het tramspoor, welteverstaan. In 2003 werden de drie lokale intergemeentelijke openbaarvervoersbesturen gefuseerd, waarna het vervoersnet ingrijpend kon worden hertekend. Dat was wel nodig. Dit westelijke oude mijnbekken van meer dan 600.000 inwoners in 115 kleine gemeenten (Lens, de grootste stad, telt geen 36.000 inwoners) is een vervoersarm gebied. Het particulier autobezit (77%) is er lager dan elders, en slechts 4% van de verplaatsingen gebeuren er met het openbaar vervoer. Er was ook weinig aanbod: geen 19 km per jaar en per inwoner (voor een Frans "provinciaal"

De trams en de stations van Valenciennes zijn heel prominent aanwezig in het stedelijk landschap.
Ook bieden ze vaak uitstekende overstap-mogelijkheden op het lokale en regionale busverkeer:
de terminus in Denain (station Espace Villars).

gemiddelde van meer dan 28 km). Vóór de economische crisis en reconversie woonde nagenoeg iedereen in de schaduw van de fabriek, maar vandaag zoeken zowel bedrijven als werknemers (en studenten, en ouderen — in feite iedereen) een grotere actieradius, en dus mobiliteit. Terwijl de regio Nord-Pas de Calais werkt aan de verbetering van de lokale spoorverbindingen (de TER, die naar dienstverlening en naar gebruik nog altijd veel lager scoren dan hun Belgische soortgenoten), creëerde het nieuwe vervoersbestuur (het *Syndicat Mixte de Transport Artois-Gohelle*) twee nieuwe buslijnen, "BuLLe 1" en "BuLLe 2", die mede omwille van hun hogere frequentie (15 tot 20 minuten) voor een forse verhoging van de reizigersaantallen zorgden. In vier jaar tijd groeide het aantal reizigers op lijn 1 (Liévin-Lens-Hénin-Beaumont) van 375.000 naar 1.244.000 per jaar, en ook de recentere lijn 2 tussen Beuvry en Bruay heeft succes.

Op 13 juni 2008 besliste het openbaarvervoersbestuur [9] Artois-Gohelle twee tramlijnen aan te leggen, die de twee "BuLLe" zullen vervangen. Er komt een 20 km lange lijn van Noyelles-Godault via Hénin-Beaumont naar Lens en Liévin, en één van 17,5 km van Béthune naar Bruay-la-Buissière, voor een gezamenlijke kostprijs van 657 miljoen euro. Er wordt uitdrukkelijk gekozen voor de beproefde tram-technologie (staal op staal, en een elektrische aandrijving), een product dat niet aan één enkel bedrijf gebonden is. Op elk van de lijnen zal van 5 tot 23 uur worden gereden, respectievelijk 117 en 108 passages per richting en per dag (met een interval van 6 minuten op het spitsuur). Daarvoor worden 46 tramstellen van 22 meter aangeschaft, met integraal verlaagde vloer, die elk 150 reizigers kunnen vervoeren (waarvan 35 op zitplaatsen). De maximale snelheid is 70 km/uur, voor een commerciële snelheid van 22 à 23 km. Er wordt gerekend op in totaal 13 miljoen reizigers per jaar. Het aanbod aan trams wordt een "extra", want het is de bedoeling de vrijgekomen buskilometers (zowat 30% van het geheel) elders in te zetten, zodat iedereen erbij wint.

De streek is als een stedelijk en industrieel lint op de vroegere steenkoolmijnen gebouwd, en ze lijkt wel voor trams bedacht. Die zullen de belangrijkste spoorweg-stations, stadscentra, woonwijken, hospitalen en universitaire campussen met elkaar verbinden, en daarbij ook het befaamde voetbalstadion "Bollaert" van Racing Lens, het indoor athletiekstadion in Liévin en het nakende "Louvre-Lens" niet vergeten [10]. Het moet snel gaan, want het vervoersbestuur Artois-Gohelle heeft zich twee jaar tijd gegeven om alle studies af te ronden, met de daarbij horende vergunningen — terwijl

voor sommige delen nog verschillende tracés mogelijk zijn —, en nog 's twee jaar voor de werken, "van gevel tot gevel". Om niemand te bevoordelen (of te benadelen) worden de twee lijnen gezamenlijk aangepakt. Die haast heeft zowel met de nationale subsidie als met electorale kalenders te maken. Openbare werken in de stad net vóór de verkiezingen is het slechtste wat een burgemeester overkomen kan.
Toch rijst de vraag of die haast (bijna veertig kilometer tram in twee jaar, maar ook bijna veertig kilometer openbare ruimte) de kwaliteit en de impact van het project niet schaadt. Uiteraard is het een goeie zaak dat de tram er snel komt, dat de mensen de verandering zien, en er voordeel uit halen. Maar wat is de economische *spin-off* van een werf die met een sneltreinvaart door de regio gaat? En hoe zorg je voor een doordacht stedenbouwkundig project in al die gemeenten? Kan daar in zo korte tijd en op die schaal goed over worden nagedacht? Wat ook het antwoord zij, de streek zal al het mogelijke doen om de tram op zijn best te gebruiken. Voor de stadsvernieuwing in de omgeving van de trambaan worden extra inspanningen gedaan (er liggen nogal wat *"zones urbaines sensibles"* in de buurt), en er komen ook nieuwbouwwijken, met minimumnormen voor de bebouwingsdichtheid (50 woningen per hectare), zodat de tram makkelijk zijn reizigers vindt.

Tram - trein
Hebben de vroegere mijnsteden, van Valenciennes tot Béthune, snelle beslissingen genomen, dan blijkt het in de aloude textielsteden — in de Rijselse agglomeratie dus — wat moeilijker te gaan. Sinds de gedeeltelijke modernisering van de Mongy in 1994 (waarbij het meterspoor wel behouden bleef) en de voltooiing van de tweede lijn van het volautomatische metronet in 2000, ging al de aandacht naar de verbetering van het busnet: meer en betere bussen zowel om alle gemeenten te bedienen (er zijn 85 gemeenten in de Communauté urbaine), als om met die bussen méér volk naar metro of tram te brengen. In dat kader werd ook gewerkt aan de zgn. *"Bus à haut niveau de service"*, een concept dat in een wat verzwakte vorm en onder de commerciële naam *"Liane" (ligne à niveau élevé de service)* sindsdien op drie buslijnen geconcretiseerd werd — met vrije busbanen "in stippellijn" weliswaar, die de vergelijking met de trambanen in Douai geenszins kunnen doorstaan. Ook aan de intermodaliteit werd zorg besteed, met een *"pôle d'échange"* aan het station van Armentières, en straks ook Don-Sainghin en La Bassée.

In uitvoering van het eerste mobiliteitsplan PDU uit 2000 startte Lille Métropole Communauté urbaine in 2001 met een onderzoek naar een *lightrail*, of een *tram-trein,* om een juistere term te gebruiken. Naar Duits voorbeeld (uit Karlsruhe vooral) gaat het om voertuigen die in de stad net als trams op een vrije baan door de straten rijden, en buiten de stad als treinen verder sporen — en dan ook aan de spoorwegreglementering en -signalisatie onderworpen zijn. Meerdere Franse steden (waaronder Mulhouse en Straatsburg) zijn erg in dergelijke oplossingen geïnteresseerd. De Rijselse studie, met het bureau TTK (ook uit Karlsruhe) als belangrijkste uitvoerder, was reeds in 2002 voltooid, en kon in 2004 en 2005 "beslissingsklaar" verder worden uitgewerkt. Ze bevatte zelfs enkele voorstellen voor grensoverschrijdende verbindingen, waarvoor ook de Vlaamse en Waalse partners gemobiliseerd waren. Uit bestuurlijk oogpunt is zo'n tram-trein echter een hele klus, met heel veel overheden die elkaar letterlijk "in de wielen rijden", waarbij wel eens gevreesd wordt dat het lokale "tram-verkeer" op de interstedelijke sporen het regionale treinverkeer in verdrukking brengt. Een concrete beslissing voor tram of tram-trein kwam er niet.

Met de uitbreiding naar Denain heeft Valenciennes als het ware de buurtspoorweg herontdekt: het station Solange Tonini tussen Anzin en Denain.

Sinds de lokale verkiezingen van begin 2008 zit er echter weer schot in de zaak. Op 17 april 2009 besliste Lille Métropole Communauté urbaine het openbaar vervoer te versterken. Lijn 1 van de metro wordt zowel verlengd als versterkt: er komen twee nieuwe stations nabij het Regionaal en Academisch Hospitaal CHRU, en de 26 meter lange metrostellen en -stations worden tot 52 meter verlengd. De gezamenlijke besteding daarvoor, en voor de modernisering van het besturingssysteem, wordt op iets meer dan 600 miljoen euro geraamd [11]. Ook het tram-trein-project krijgt een nieuwe impuls. In samenwerking met de Regionale Raad Nord-Pas de Calais (inrichtende overheid voor het regionaal spoorverkeer, de Trains Express Régionaux of T.E.R.) wordt de aanleg van twee tram-trein-lijnen verder onderzocht: een Noord-Zuid-verbinding van Seclin naar Comines-France en een Oost-West-verbinding van Don-Sainghin naar Baisieux. Beide lijnen lopen over Rijsel en bieden mogelijkheden voor grensoverschrijdende verlengingen (Baisieux ligt op de spoorlijn naar Doornik).

Rijsel was een van de eerste Franse steden met trams (paardentrams, destijds). Het was ook de eerste stad ter wereld met een volautomatische metro. Maar voor de herinvoering van trams in de stad, volgens de nieuwe Franse kwaliteitsnormen gebouwd, laat het tientallen andere Franse steden (ook veel kleinere) vóórgaan. Wanneer de Rijselse tram er straks uiteindelijk komt — decennia na Nantes, Grenoble en Straatsburg, jaren na Valenciennes, Douai en Lens —, blijft Rijsel geen andere keus dan het nóg beter te doen.

* * *

Een handvol steden — want van Duinkerke en Arras zijn geen projecten gekend — en bijna evenveel vervoerssystemen. Noord-Frankrijk (en Frankrijk in het algemeen) lijkt wel een proeftuin geworden voor stedelijk openbaar vervoer. Trams met drie rails (Bordeaux en Reims), met twee rails of met één (zoals de TVR in Nancy en de Translohr in Clermont-Ferrand). Trams zonder rails — of zijn het bussen? soms trolleybussen — met optische dan wel elektronische geleiding (Douai). Meterspoor (Rijsel) en normaalspoor (Valenciennes, Lens en Béthune…). Elektrische aandrijving, met of zonder bovenleiding, hybride systemen (Douai), waterstofmotoren, biogas uit huisvuil en uit de waterzuiveringsstations (Rijsel)… Een metro — de VAL —, die niet op stalen wielen maar op rubberen luchtbanden rijdt, en straks ook een *lightrail*.

De Evéole van Douai heeft op bijna het volledige traject een eigen baan. Hier rijdt hij op de boulevard de la République, nabij het musée de la Chartreuse. Tussen de betonstroken was aanvankelijk gras gezaaid, maar omwille van de (vooralsnog) manuele sturing werd voor een betere verharding gezorgd.

Noord-Frankrijk heeft een belangrijke transportindustrie. De automobielnijverheid zit nabij Lens, Douai en Valenciennes, en in die laatste stad is ook de spoorwegindustrie heel prominent aanwezig, met het Franse Alstom en de Canadees Bombardier als grootste bedrijven. Ook het in 2006 opgerichte Europese spoorwegbureau (European Railway Agency, ERA) is in Valenciennes gevestigd. Het heeft vooral tot taak de nationale veiligheidssystemen op één lijn te krijgen. *"I-trans"*, nog een speler, ook met Valenciennes als zwaartepunt, is één van de zeventien door de Franse nationale overheid erkende *"pôles de compétitivité à vocation mondiale"*. Het moet de belangrijkste Europese competentiepool "met mondiale zichtbaarheid" worden, voor het ontwerp, het bouwen, de exploitatie en het onderhoud van vernieuwende transportsystemen, met de klemtoon op spoorverkeer. Bedrijven, onderzoeks-laboratoria en opleidingsinstituten werken er samen, en worden door de nationale overheid financieel gesteund. Die nationale overheid heeft ook een breed, langlopend onderzoeksprogramma voor transport, het PREDIT, of *Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres*, dat in 20 jaar tijd (sinds 1990) al ongeveer 1,5 miljard euro financiering heeft toegekend aan honderden onderzoeksopdrachten, trouwens niet alleen op technologisch vlak (om de veiligheid te verhogen, of de CO_2-uitstoot te verminderen, bijvoorbeeld), maar ook voor maatschappelijke en gedragswetenschappelijke problematieken. Auto-afhankelijkheid is zo'n onderwerp.

Die nationale overheid — en met name minister Jean-Louis Borloo, uit Valenciennes — heeft ook, in uitvoering van de zgn. *"Grenelle de l'environnement"*, voor de realisatie van nieuwe stedelijke vervoersnetwerken (de TCSP, of *Transports en commun en site propre*) een bedrag van 2,5 miljard euro toegezegd. Het bedrag wordt over een periode van 10 jaar gespreid, en onder de vorm van subsidies aan lokale projecten toegekend. Vijftig dossiers zijn al goedgekeurd (waaronder de tram Artois-Gohelle, de tram van Valenciennes naar Condé, en een klein bedragje voor een Rijselse bus). Een tweede reeks projecten zal in de loop van 2010 worden gekeurd.
Ook de regio (de *Conseil régional*) investeert in het openbaar vervoer. Ze is — zoals reeds gezegd — inrichtende overheid voor het regionale spoorverkeer (de T.E.R. en de T.E.R.G.V., Trains Express Régionaux Grande Vitesse), en ze subsidieert de lokale projecten. Maar haar pogingen om het bestaande *Centre d'essai ferroviaire* in Petite-Forêt nabij Valenciennes (het enige testcircuit voor spoorverkeer in Frankrijk) door een veel groter exemplaar elders in de regio te vervangen is op lokale weerstand gestuit. Tenslotte is ze ook de initiatiefnemer van een nieuw transportbestuur, het SMIRT, of

De Evéole heeft een wat Spartaanser karakter, en het centrale deel — de accordeon — is eng.

Syndicat mixte intermodal régional des transports, dat sinds eind 2009 de dertien intergemeentelijke vervoersbesturen en de regio zelf in één samenwerkingsstructuur verenigt, met als doel een betere, geïntegreerde dienstverlening te bewerkstelligen: tarieven, informatie, aansluitingen…

Noord-Frankrijk verkoopt treinen, en het verkoopt auto's. Twee moeilijke markten — de auto-markt is wellicht blijvend een krimpende markt, in West-Europa althans. De tram-markt is echter een groeimarkt (bijna 4% per jaar [12]), waarop de Franse bedrijven en ingenieurs nu een flinke voorsprong hebben uitgebouwd. Ze kunnen pronken met concrete realisaties, in alle steden van het land, ook "bij hen thuis", zoals in Valenciennes, en met de hoge kwaliteit van de trams, die ruim, stil, snel, en goed toegankelijk zijn, ook voor wie een rolstoel of een kinderwagentje heeft. Zelfs met de stedelijke kwaliteit van de trams kunnen ze klanten winnen, en met de zorg waarmee van gevel tot gevel wordt gewerkt, of zelfs nog ruimer. Goede stedenbouw als verkoopsargument.

* * *

De tramreiziger heeft geen parkeerproblemen. Ook kan hij naar de winkels kijken, of naar de mensen in de stad; bij de eerstvolgende halte uitstappen als hem dat zint. Hij kan een boek lezen – of door de iPod van een medereiziger worden gestoord. In tegenstelling tot de geketende automobilist (met zijn auto als last), of tot de onderaardse metroreiziger (die de stad niet ziet) heeft de tramreiziger zowel de vrijheid van de voetganger als de snelheid en de actieradius van de fietser. Als het even kan wordt hij verwend - een bank om te zitten, en bescherming als het regent.
Een tram is veel meer dan een vervoermiddel; hij is het mooiste stukje van de straat.
Tramreizigers weten verdomd goed wat de stad hen te bieden heeft. Het zijn gelukkige, verwende stedelingen [13].

Bibliografie:

- *"Au fil des trams", Claude Gay, 1971 (Association Amitram, éd.)*
- *"Les tramways du Nord, terribles et fascinants", Patrice Dufossé, 2002 (Editions Nord Avril)*
- *"Le Mongy, Tramway du Nord", Gérard Blondeau, 1995 (Editions La Régordane)*
- *"D'un tram à l'autre… 100 ans d'histoire des transports publics dans le Douaisis", Syndicat mixte des transports du Douaisis, 2009*
- *"Le tramway du Valenciennois d'hier à aujourd'hui, 1872-2007", 2007 (textes de Gérard Urbin, 1983, et Jacques Tanche, 2007) (Siturv et Transvilles, éditeurs)*
- *"Renaissance d'un tramway" Jacques Tanche, 2006 (Punch Editions) (omtrent de tram van Valenciennes)*

Noten:

[1] L'Arche de La Défense en het viaduct van Millau zijn door buitenlandse (respectievelijk Deense en Britse) architecten ontworpen, maar zijn staaltjes van Franse bouwkunde.

[2] Saint-Etienne en Marseille hadden elk één tramlijn, waarop met Belgische PCC-trams van La Brugeoise et Nivelles (BN) gereden werd.

[3] Omtrent de Grand Boulevard, lees het artikel van Didier Joseph-François in dit nummer.

[4] Omgekeerd kon je vanuit Ieper met de boerentram (de NMVB) via Kemmel en Nieuwkerke tot het station van het Noord-Franse Steenwerck rijden.

[5] De tramnetten van Roubaix en Tourcoing werden al in 1956 opgedoekt.

[6] Jean-Louis Borloo is minister van ecologie, van energie en van duurzame ontwikkeling. Hij begon zijn politieke loopbaan in 1989 als burgemeester van Valenciennes.

[7] De stad Valenciennes telt zelf maar 40.000 inwoners. De agglomeratie wordt op een kleine 400.000 geschat.

[8] Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

[9] Ik schrijf wel degelijk *"openbaar"* en *"bestuur"*, omdat dergelijke intergemeentelijke besturen de inrichtende overheden zijn: *"les autorités organisatrices de transports"* (AOT). De exploitatie zelf wordt veelal via een *"délégation de service public"* (DSP) aan een particulier bedrijf uitbesteed. De belangrijkste vervoers*bedrijven* in Frankrijk zijn *Veolia Transport* en *Kéolis* (een filiaal van de SNCF). De derde speler, *Transdev* is in 2009 in *Veolia Transport* opgenomen (en zijn belangrijkste aandeelhouder, de nationale *Caisse des Dépôts et Consignations* heeft zich, als partner van *Veolia Environnement* — vroeger *Compagnie Générale des Eaux* of *Vivendi* — in *Veolia Transport* ingekocht). Vaak richten die grote Franse bedrijven (die ook internationaal zeer actief zijn — *Veolia Transport* is wereldmarktleider openbaar vervoer) lokale filialen op. Zowel het Rijselse *Transpole* als de *Tadao* in Artois-Gohelle zijn filialen van Kéolis. Ook *Trans Val de Lys* uit Comines-France, dat een aantal kleinere lijnen uitbaat, behoort tot die groep. *Transvilles* in Valenciennes (een DSP van acht jaar die op 1 januari 2010 startte) behoort tot Veolia Transport. De DSP van de Rijselse agglomeratie wordt op 1 januari 2011 vernieuwd; Kéolis en Veolia zijn de twee kandidaten. Het openbaar vervoersnet van Douai (van het *Syndicat mixte des transports du Douaisis*) is een zeldzame uitzondering. Het wordt in eigen beheer uitgebaat. Er zijn echter ook nogal wat hybride situaties, waarbij het lokale vervoersbedrijf een *société anonyme d'économie mixte* is, waarin de lokale besturen hoofdaandeelhouders zijn.

[10] Op 4 december 2009 werd de eerste steen van het museum Louvre-Lens gelegd, dat in de loop van 2012 voltooid moet zijn.

[11] De ruwbouw van alle bestaande metrostations is op een perronlengte van 52 meter voorzien, en soms is ook de afwerking al voltooid. De veiligheidsreglementering is echter dezelfde niet meer als dertig jaar geleden, en in een rist stations moeten er bijkomende in- en uitgangen komen.

[12] Meer dan vijftig steden, in Frankrijk en elders, hebben een tramproject op korte termijn. Vandaag is drie kwart van de markt Europees, maar ook Zuid- en Noord-Amerikaanse, Aziatische en Afrikaanse steden hebben tramprojecten.

[13] Nog enkele toeristische wenken voor wie de trams opspoort. Valenciennes heeft een mooi *Musée des Beaux-Arts* (en een klein, verborgen stukje oude stad). In Douai is het *Musée de la Chartreuse* zeker de moeite waard: een 16de-17de eeuws klooster met beeldende kunst van de middeleeuwen tot vandaag. Het bekende mijnmuseum in Lewarde is niet per tram bereikbaar, tenzij mits een flinke wandeling vanaf de terminus Guesnain. Wie ook veel trams wil zien (of nemen) vermijdt best de zondagen.